# COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

# DÉBATS

DE LA

# CHAMBRE DES COMMUNES

DU

# CANADA

---

DEUXIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

---

6 EDOUARD VII, 1906

---

VOL. LXXIV

COMPRENANT LA PERIODE DEPUIS LE HUITIÈME JOUR DE MARS JUSQU'AU VINGT-QUATRIÈME JOUR D'AVRIL INCLUSIVEMENT




OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1906

# MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

# TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER,

C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. *(Oxon.)*

À L'OUVERTURE DE LA

## DEUXIÈME SESSION DU DIXIÈME PARLEMENT

## 1906

(CABINET FORMÉ LE 13 JUILLET 1896)

| | |
|---|---|
| Président du Conseil privé (Premier) | Très hon. sir WILFRID LAURIER, C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. *(Oxon.)* |
| Ministre du Commerce | Très hon. sir RICHARD J. CARTWRIGHT, G.C.M.G. |
| Secrétaire d'Etat | Hon. R. W. SCOTT, C.R., LL.D. |
| Ministre de la Milice et de la Défense | Hon. sir F. W. BORDEN, C.C.M.G., B.A., M.D. |
| Ministre de l'Agriculture | Hon. S. A. FISHER, B.A. |
| Ministre des Finances | Hon. W. S. FIELDING. |
| Ministre des Douanes | Hon. WILLIAM PATERSON. |
| Ministre de la Marine et des Pêcheries | Hon. L. P. BRODEUR. |
| Ministre des Chemins de fer et Canaux | Hon. H. R. EMMERSON. |
| Ministre du Revenu de l'intérieur | Hon. W. TEMPLEMAN. |
| Ministre des Travaux publics | Hon. C. S. HYMAN. |
| Ministre de l'Intérieur | Hon. F. OLIVER. |
| Ministre de la Justice | Hon. A. B. AYLESWORTH, C.R. |
| Directeur général des Postes | Hon. RODOLPHE LEMIEUX, C.R. |
| *(Pas dans le Cabinet).* | |
| Solliciteur général | Vacante. |

*Greffier du Conseil privé* ..... M. JOHN J. MCGEE.

## OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES:

| | |
|---|---|
| Hon. R. F. SUTHERLAND | *Orateur.* |
| Hon. CHARLES MARCIL | *Orateur-suppléant.* |
| M. T. B. FLINT | Greffier de la Chambre. |
| M. J.-B.-R. LAPLANTE | Greffier-adjoint. |
| Lieut.-Col. HENRY-ROBERT SMITH | Sergent-d'armes. |

## STÉNOGRAPHES OFFICIELS.

| | |
|---|---|
| ALBERT HORTON | Sténographe en chef. |
| STEPHEN-A. ABBOTT | Sténographes. |
| E.-JOSEPH DUGGAN | |
| J.-O. MARCEAU | |
| THOS.-P. OWENS | |
| ALPHONSE DESJARDINS | |
| A.-C. CAMPBELL | |
| GEORGE SIMPSON | |
| R. C. DUNBAR | |
| CHAS.-W. BOYCE | Aide du sténographe en chef. |

## TRADUCTEURS OFFICIELS:

WILFRID LAROSE, traducteur en chef.
FRANK HUGHES.
LÉON GÉRIN.
J. G. DELADURANTAYE.
ACHILLE FORTIER.
GUSTAVE LABINE.
RODOLPHE LAFERRIÈRE.
LUCIEN LASALLE.
FLAVIEN MOFFET.
WILFRID GASCON.
ED. CHARLIER.

# LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

# MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

*Deuxième Session, Dixième Parlement.*

1906

ADAMSON, A. J.—Humbolt.
ALCORN, GEORGE OSCAR—Prince-Edouard.
AMES, HERBERT B.—Montréal, Saint-Antoine.
ARCHAMBAULT, JOSEPH ELOI—Berthier.
ARMSTRONG, Joseph E.—Lambton-est.
AVERY, MELZAR—Frontenac.
AYLESWORTH, HON. ALLEN B.—York-nord, Ont.

BARKER, SAMUEL—Hamilton-est.
BARR, JOHN—Dufferin.
BEAUPARLANT, AIMÉ M.—Saint-Hyacinthe.
BÉLAND, HENRI SÉVÉRIN—Beauce.
BELCOURT, HON. NAPOLÉON ANTOINE—Ottawa.
BENNETT, WILLIAM H.—Simcoe-est.
BERGERON, JOSEPH G. H.—Beauharnois.
BICKERDIKE, ROBERT—Montréal, Saint-Laurent
BLACK, JUDSON BURPEE—Hants.
BLAIN, RICHARD—Peel.
BLAND, LEONARD T.—Bruce-nord.
BOLE, DAVID WESLEY—Winnipeg.
BORDEN, HON. SIR FREDERICK W., C.C.M.G.—King (N.-E.)
BORDEN, R. L.—Carleton, O.
BOURASSA, HENRI—Labelle.
BOURBONNAIS, AUGUSTIN—Soulanges.
BOYCE, ARTHUR CYRIL—Algoma-ouest.
BOYER, GUSTAVE—Vaudreuil.
BRABAZON, GERALD H.—Pontiac.
BRISTOL, EDMUND—Toronto-centre.
BRODER, ANDREW—Dundas.
BRODEUR, HON. LOUIS PHILIPPE—Rouville.
BROWN, JAMES POLLOCK—Chateauguay.
BRUNEAU, ARTHUR AIMÉ—Richelieu.
BUREAU, JACQUES—Trois-Rivières et Saint-Maurice
BURROWS, THEODORE ARTHUR—Dauphin.

CALDWELL, THOMAS BOYD—Lanark-nord.
CALVERT, WILLIAM SAMUEL—Middlesex-ouest.
CAMPBELL, ARCHIBALD—York-centre, Ont.
CARNEY, MICHAEL—Halifax.
CARRIER, L. A.—Lévis.
CARVELL, FRANK BROADSTREET—Carleton, N.-B.
CASH, E. L.—Mackenzie.
CHISHOLM, THOMAS—Huron-est.
CHISHOLM, WILLIAM—Antigonish.
CHRISTIE, PETER—Ontario-sud.
CLARE, GEORGE A.—Waterloo-sud.
CLARKE, ALFRED H.—Essex-sud.
CLEMENTS, HERBERT S.—Kent-ouest.
COCHRANE, EDWARD—Northumberland-est (O.)
COCKSHUTT, WILLIAM F.—Brantford.
CONMEE, JAMES—Tonnerre, Baie du, et Riv. La Pluie.
COPP, ALBERT J. S.—Digby.
COSTIGAN, HON. JOHN—Victoria (N.-B.)
CRAWFORD, JOHN—Portage la Prairie.
CROCKET, OSWALD, S.—York, N.-B.
CYR, JOSEPH ERNEST—Provencher.

DANIEL, JOHN WATERHOUSE—St. John (cité).
DELISLE, MICHEL SIMÉON—Portneuf.
DEMERS, L. PHILIPPE—St-Jean et Iberville.
DERBYSHIRE, DANIEL—Brockville.
DESJARDINS, SAMUEL—Terrebonne.
DEVLIN, E. B.—Wright.
DUBEAU, JOSEPH ADÉLARD—Joliette.
DUGAS, FRANÇOIS O.—Montcalm.
DYMENT, ALBERT EDWARD—Algoma-est.

ELSON, PETER—Middlesex-est.
EMMERSON, HON. HENRY R.—Westmoreland.
ETHIER, JOSEPH ARTHUR C.—Deux-Montagnes.

FIELDING, HON. WILLIAM STEVENS—Shelburne et Queen (N.-E.)
FINLAY, JOHN—Peterborough-est.
FINLAYSON, DUNCAN—Richmond, N.-E.
FISHER, HON. SIDNEY ARTHUR—Brome.
FITZPATRICK, HON. CHARLES—Québec (comté).
FORGET, RODOLPHE—Charlevoix.
FORTIER, EDMOND—Lotbinière.
FOSTER, HON. GEORGE EULAS—Toronto-nord.
FOWLER, GEORGE W.—King et Albert (N.-B.)

GALLERY, DANIEL—Montréal, Ste-Anne.
GALLIHER, WILLIAM ALFRED—Kootenay.
GANONG, GILBERT W.—Charlotte.
GAUVREAU, CHARLES ARTHUR—Témiscouata.
GEOFFRION, VICTOR—Chambly et Verchères.
GERMAN, WILLIAM MANLY—Welland.
GERVAIS, HONORÉ—Montréal, St-Jacques.
GIRARD, JOSEPH—Chicoutimi et Saguenay.

GLADU, JOSEPH E. O.—Yamaska.
GORDON, DAVID ALEXANDER—Kent-est.
GRANT, GEORGE D.—Ontario-nord.
GREENWAY, THOMAS— Lisgar.
GUNN, BENJAMIN B.—Huron-sud.
GUTHRIE, HUGH—Wellington-sud.

HAGGART, HON. JOHN GRAHAM—Lanark-sud.
HALL, R. R.—Peterborough-ouest.
HARTY, WILLIAM—Kingston.
HENDERSON, DAVID—Halton.
HERRON, JOHN—Alberta.
HUGHES, JAMES J.—King (I.P.-E.)
HUGHES, SAMUEL—Victoria et Haliburton.
HUNT, AYLMER BYRON—Compton.
HYMAN, HON. CHARLES S.—London.

INGRAM, ANDREW B.—Elgin-est.

JACKSON, SAMUEL JACOB—Selkirk.
JACKSON, WILLIAM—Elgin-ouest.
JOHNSTON, ALEXANDER—Cap-Breton-sud.

KEMP, ALBERT E.—Toronto-est.
KENNEDY, JAMES BUCKHAM—New-Westminster.
KNOWLES, WILLIAM ERSKINE—Assiniboïa-ouest.

LACHANCE, ARTHUR—Québec-centre.
LAKE, RICHARD STUART—Qu'Appelle.
LALOR, FRANCIS RAMSAY—Haldimand.
LANCASTER, EDWARD A.—Lincoln et Niagara.
LANCTÔT, ROCH—Laprairie-Napierville.
LAPOINTE, ERNEST—Kamouraska.
LAURENCE, FREDERICK A.—Colchester.
LAURIER, R. CHARLEMAGNE—L'Assomption.
LAURIER, TRÈS HON. SIR WILFRID, G.C.M.G.—Québec-est.
LAVERGNE, ARMAND—Montmagny.
LAVERGNE, LOUIS—Drummond et Arthabaska.
LAW, BOWMAN BROWN—Yarmouth, N.-E.
LEBLANC, OLIVIER J.—Kent (N.-B.)
LEFURGEY, ALFRED A.—Prince (I.P.-E.)
LEMIEUX, HON. RODOLPHE—{ Gaspé. / Nicolet.
LENNOX, HAUGHTON—Simcoe-sud.
LÉONARD, J. E. EMILE—Laval.
LEWIS, EDWARD NORMAN—Huron-ouest.
LOGAN, HANCE J.—Cumberland.
LOGGIE, WILLIAM STEWART—Northumberland, N.-B.
LOVELL, HENRY—Stanstead.

MACDONALD, EDWARD M.—Pictou.
MACDONELL, ANGUS CLAUDE—Toronto-sud.
MACLAREN, ALEXANDER FERGUSON—Perth-nord.
MACLEAN, ALEXANDER K.—Lunenburg.
MACLEAN, WILLIAM FINDLAY—York-sud (O.)
MACPHERSON, ROBERT GEORGE—Vancouver (cité.)
MCCARTHY, LEIGHTON GOLDIE—Simcoe-nord.
MCCARTHY, MAITLAND STEWART—Calgary.
MCCOLL, JOHN B.—Northumberland-ouest (O.)
MCCOOL, CHARLES ARTHUR—Nipissing.
MCCRANEY, GEORGE EWAN—Saskatchewan.
MCINTYRE, GILBERT H.—Perth-sud.
MCINTYRE, WILBERT—Strathcona.
MCKENSIE, PETER H.—Bruce-sud.
MCLEAN, ANGUS A.—Queen, I.P.-E.
MCLENNAN, ANGUS—Inverness.
MARCIL, CHARLES— Bonaventure.
MARCIL, JOSEPH EDMOND—Bagot.
MARTIN, ALEXANDER—Queen, I.P.-E.
MARTIN, THOMAS—Wellington-nord.
MAYRAND, HORMISDAS—Maskinongé.
MEIGS, DANIEL BISHOP—Missisquoi.
MILLER, HENRY HORTON—Grey-sud.
MONK, FREDERICK D.—Jacques-Cartier.
MORIN, JEAN-BAPTISTE—Dorchester.

NORTHRUP, WILLIAM BARTON—Hastings-est.

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

PARDEE, FRED. F.—Lambton-ouest.
PARMALEE, CHARLES HENRY—Shefford.
PATERSON, HON. WILLIAM—Brant.
PAQUET, EUGÈNE—L'Islet.
PARENT, GEORGE—Montmorency.
PERLEY, GEORGE H.—Argenteuil.
PICHÉ, CAMILLE—Montréal, Sainte-Marie.
PICKUP, SAMUEL W.W.—Annapolis.
PORTER, EDWARD GUSS—Hastings-ouest.
POWER, WILLIAM—Québec-ouest.
PRINGLE, ROBERT A.— Stormont.
PROULX, EDMOND—Prescott.

RATZ, VALENTINE—Middlesex-nord.
REID, JAMES—Ristigouche.
REID, JOHN DOWSLEY—Grenville.
RIVET, LOUIS ALFRED ADHÉMAR—Hochelaga.
ROCHE, WILLIAM—Halifax.
ROCHE, WILLIAM JAMES—Marquette.
ROSS, A C.—Cap-Breton-nord et Victoria.
ROSS, DUNCAN—Yale-Caribou.
ROSS, JEAN AUGUSTE—Rimouski.
ROUSSEAU, JEFFREY ALEXANDRE—Champlain.

SAVOIE, FRANCOIS THÉODORE—Mégantic.
SCHAFFNER, FREDERICK LAURENCE—Souris.
SCHELL, JACOB T.—Glengarry.
SCHELL, MALCOLM S.—Oxford-sud.
SEAGRAM, JOSEPH E.—Waterloo-nord.
SIFTON, HON. CLIFFORD—Brandon.
SINCLAIR, J. H.—Guysborough.
SLOAN, WILLIAM—Comox-Atlin.
SMITH, ERNEST D.—Wentworth.
SMITH, GEORGE—Oxford-nord.
SMITH, RALPH—Nanaïmo.
SPROULE, THOMAS S.—Grey-est.
STAPLES, WILLIAM D.—Macdonald.
STEWART, ROBERT—Ottawa.
STOCKTON, ALFRED AUGUSTUS—St. John (cité et comté.)
SUTHERLAND, HON. ROBT. FRANKLIN—Essex-nord.

TALBOT, ONÉSIPHORE ERNEST—Bellechasse.
TAYLOR, GEORGE—Leeds.
TELFORD, WILLIAM PATTESON—Grey-nord.
TEMPLEMAN, HON. WILLIAM—Victoria (cité, C.A.)
THOMPSON, ALFRED—Yukon.
TISDALE, HON. DAVID—Norfolk.
TOBIN, EDMUND WILLIAM—Richmond et Wolfe.
TURGEON, ONÉSIPHORE—Gloucester.
TURRIFF, JOHN G.—Assiniboïa-est.

VERVILLE, A.—Maisonneuve.

WALSH, ROBERT NELSON—Huntingdon.
WARD, HENRY ALFRED—Durham.
WATSON, ROBERT JAMES—Parry-Sound.
WHITE, HON. PETER—Renfrew-nord.
WILMOT, ROBERT D.—Sunbury et Queen (N.-B.)
WILSON, NORMAN FRANK—Russell.
WILSON, URIAH—Lennox et Addington.
WORTHINGTON, ARTHUR NORREYS—Sherbrooke.
WRIGHT, AARON ABEL—Renfrew-sud.
WRIGHT, WILLIAM—Muskoka.

ZIMMERMAN, ADAM—Hamilton-ouest.

# LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

## COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

# CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION, DIXIÈME PARLEMENT.

1906

ALBERTA—John Herron.
ALGOMA-EST—Albert Edward Dyment.
ALGOMA-OUST—Arthur Cyril Boyce.
ANNAPOLIS—Samuel W. W. Pickup.
ANTIGONISH—William Chisholm.
ARGENTEUIL—George H. Perley.
ASSINIBOÏA-EST—John J. Turriff.
ASSINIBOÏA-OUEST—William E. Knowles.

BAGOT—Joseph Edmond Marcil.
BEAUCE—Henri Sévérin Béland.
BEAUHARNOIS—Joseph Gédéon Horace Bergeron.
BELLECHASSE—Onésiphore Ernest Talbot.
BERTHIER—Joseph Eloi Archambault.
BONAVENTURE—Charles Marcil.
BRANDON—Hon. Clifford Sifton.
BRANT—Hon. William Paterson.
BRANTFORD—William F. Cockshutt.
BROCKVILLE—Daniel Derbyshire.
BROME—Hon. Sidney Arthur Fisher.
BRUCE-NORD—Leonard T. Bland.
BRUCE-SUD—Peter H. McKenzie.

CALGARY—Maitland Stewart McCarthy.
CAP-BRETON-NORD ET VICTORIA—A. C. Ross.
CAP-BRETON-SUD—Alexander Johnston.
CARLETON (N.-B.)—Frank Broadstreet Carvell.
CARLETON (O.)—Robert L. Borden.
CHAMBLY ET VERCHÈRES—Victor Geoffrion.
CHAMPLAIN—Jeffrey Alexandre Rousseau.
CHARLEVOIX—Rodolphe Forget.
CHARLOTTE—Gilbert W. Ganong.
CHATEAUGUAY—James P. Brown.
CHICOUTIMI ET SAGUENAY—Joseph Girard.
COLCHESTER—Frederick A. Laurence.
COMOX-ATLIN—William Sloan.
COMPTON—Aylmer Byron Hunt.
CUMBERLAND—Hance J. Logan.

DAUPHIN—Theodore Arthur Burrows.
DEUX-MONTAGNES—Joseph Arthur C. Ethier.
DIGBY—Albert J. S. Copp.
DORCHESTER—Jean-Baptiste Morin.
DRUMMOND ET ARTHABASKA—Louis Lavergne.
DUFFERIN—John Barr.
DUNDAS—Andrew Broder.
DURHAM-EST—Henry Alfred Ward.

EDMONTON—Hon. Frank Oliver.
ELGIN-EST—Andrew B. Ingram.
ELGIN-OUEST—William Jackson.
ESSEX-NORD—Hon. Robert Franklin Sutherland.
ESSEX-SUD—Alfred H. Clarke.

FRONTENAC—Melzar Avery.

GASPÉ—Hon. Rodolphe Lemieux.
GLENGARRY—Jacob T. Schell.
GLOUCESTER—Onésiphore Turgeon.
GRENVILLE—John Dowsley Reid.
GREY-EST—Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—William Patteson Telford.
GREY-SUD—Henry Horton Miller.
GUYSBOROUGH—J. H. Sinclair.

HALDIMAND—Francis Ramsay Lalor.
HALIFAX—William Roche. Michael Carney.
HALTON—David Henderson.
HAMILTON-EST—Samuel Barker.
HAMILTON-OUEST—Adam Zimmerman.
HANTS—Judson Burpee Black.
HASTINGS-EST—William B. Northrup.
HASTINGS-OUEST—Edward Guss Porter.
HOCHELAGA—Louis Alfred Adhémar Rivet.
HUMBOLT—A. J. Adamson.
HUNTINGDON—Robert Nelson Walsh.
HURON-EST—Thomas Chisholm.
HURON-SUD—Benjamin B. Gunn.
HURON-OUEST—Edward Norman Lewis.

INVERNESS—Angus McLennan.

JACQUES-CARTIER—Frederick D. Monk.
JOLIETTE—Joseph Adelard Dubeau

KAMOURASKA—Ernest Lapointe.

KENT (N.-B.)—Olivier J. LeBlanc.
KENT-EST (O.)—David Alexander Gordon.
KENT-OUEST (O.)—Herbert S. Clements.
KING ET ALBERT (N.-B.)—George W. Fowler.
KING (N.-E.)—Hon. sir Frederick W. Borden, C.C.M.G.
KING (I.P.-E.)—James J. Hughes.
KINGSTON—William Harty.
KOOTENAY—William Alfred Galliher.

LABELLE—Henri Bourassa.
LAMBTON-EST—Joseph E. Armstrong.
LAMBTON-OUEST—Fred. F. Pardee.
LANARK-NORD—Thomas Boyd Caldwell.
LANARK-SUD—Hon. John Graham Haggart.
LAPRAIRIE-NAPIERVILLE—Roch Lanctôt.
L'ASSOMPTION—R. Charlemagne Laurier.
LAVAL—J. E. Emile Léonard.
LEEDS—George Taylor.
LENNOX ET ADDINGTON—Uriah Wilson.
LÉVIS—L. A. Carrier
LINCOLN—Edward A. Lancaster.
LISGAR—Thomas Greenway.
L'ISLET—Eugène Paquet.
LONDON—Hon. Charles S. Hyman.
LOTBINIÈRE—Edmond Fortier.
LUNENBURG—Alexander Kenneth Maclean.

MACDONALD—William D. Staples.
MACKENZIE—E. L. Cash.
MAISONNEUVE—A. Verville.
MARQUETTE—William J. Roche.
MASKINONGÉ—Hormisdas Mayrand.
MÉGANTIC—François Théodore Savoie.
MIDDLESEX-EST—Peter Elson.
MIDDLESEX-NORD—Valentine Ratz.
MIDDLESEX-OUEST—William Samuel Calvert.
MISSISQUOI—Daniel B. Meigs.
MONTCALM—François Octave Dugas.
MONTMAGNY—Armand Lavergne.
MONTMORENCY—George Parent.
MONTRÉAL, Sainte-Anne—Daniel Gallery.
MONTRÉAL, Saint-Antoine—Herbert B. Ames.
MONTRÉAL, Saint-Jacques—Honoré Gervais.
MONTRÉAL, Saint-Laurent—Robert Bickerdike.
MONTRÉAL, Sainte-Marie—Camille Piché.
MUSKOKA—William Wright.

NANAIMO—Ralph Smith.
NEW-WESTMINSTER—James B. Kennedy.
NICOLET—Hon. Rodolphe Lemieux.
NIPISSING—Charles Arthur McCool.
NORFOLK—Hon. David Tisdale.
NORTHUMBERLAND (N.-B.)—William Stewart Loggie.
NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Edward Cochrane.
NORTHUMBERLAND-OUEST (O.)—John B. McColl.

ONTARIO-NORD—George D. Grant.
ONTARIO-SUD—Peter Christie.
OTTAWA (cité)—{Napoléon A. Belcourt. Robert Stewart.
OXFORD-NORD—George Smith.
OXFORD-SUD—Malcolm S. Schell.

PARRY-SOUND—Robert James Watson
PEEL—Richard Blain.
PERTH-NORD—Alexander Ferguson MacLaren.
PERTH-SUD—Gilbert H. McIntyre.
PETERBOROUGH-EST—John Finlay.
PETERBOROUGH-OUEST—R. R. Hall.
PICTOU—Edward M. Macdonald.
PONTIAC—Gerald H. Brabazon.
PORTAGE LA PRAIRIE—John Crawford.
PORTNEUF—Michel Siméon Delisle.
PRESCOTT—Edmond Proulx.
PRINCE (I.P.-E.)—Alfred A. Lefurgey.
PRINCE-EDWARD—George Oscar Alcorn.
PROVENCHER—Joseph Ernest Cyr.

QU'APPELLE—Richard Stuart Lake.
QUÉBEC-CENTRE—Arthur Lachance.
QUÉBEC-EST—Très Hon. sir Wilfrid Laurier, C.P., G.C.M.G.
QUÉBEC-OUEST—William Power.
QUÉBEC (comté)—Hon. Charles Fitzpatrick.
QUEEN (I.P.-E.)—{Alexander Martin. Angus A. McLean.

RENFREW-NORD—Hon. Peter White.
RENFREW-SUD—Aaron Abel Wright.
RISTIGOUCHE—James Reid.
RICHELIEU—Arthur Aimé Bruneau.
RICHMOND (N.-E.)—Duncan Finlayson
RICHMOND ET WOLFE (Q.)—Edmund William Tobin.
RIMOUSKI—Jean Auguste Ross.
ROUVILLE—Hon. Louis Philippe Brodeur.
RUSSELL—Norman Frank Wilson.

SAINT-HYACINTHE—Aimé M. Beauparlant.
ST. JOHN (N.-B.) cité—John Waterhouse Daniel.
ST. JOHN (N.-B.) cité et comté—Alfred Auguste Stockton.
SAINT-JEAN ET IBERVILLE—L. Philippe Demers.
SASKATCHEWAN—George E. McCraney.
SELKIRK—Samuel Jacob Jackson.
SHEFFORD—Charles H. Parmelee.
SHELBURNE ET QUEEN (N.-E.)—Hon. William Stevens Fielding.
SHERBROOKE—Arthur Norreys Worthington.
SIMCOE-EST—William Henry Bennett.
SIMCOE-NORD—Leighton Goldie McCarthy.
SIMCOE-SUD—Haughton Lennox.
SOULANGES—Augustin Bourbonnais.
SOURIS—Frederick Laurence Schaffner.
STANSTEAD—Henry Lovell.
STORMONT—Robert A. Pringle.
STRATHCONA—Wilbert McIntyre.
SUNBURY ET QUEEN (N.-B.)—Robert D. Wilmot.

TÉMISCOUATA—Charles Arthur Gauvreau.
TERREBONNE—Samuel Desjardins.
TROIS-RIVIÈRES ET ST-MAURICE—Jacques Bureau.
TONNERRE, BAIE DU, ET RIVIÈRE LA PLUIE—James Conmee.

TORONTO-CENTRE—Edmund Bristol.
TORONTO-EST—Albert E. Kemp.
TORONTO-NORD—Hon. George Eulas Foster.
TORONTO-SUD—Angus Claude Macdonell.
TORONTO-OUEST—Edmund Boyd Osler.

VANCOUVER (cité)—Robert George Macpherson.
VAUDREUIL—Gustave Boyer.
VICTORIA (C.A.)—Hon. William Templeman.
VICTORIA (N.-B.) cité—Hon. John Costigan.
VICTORIA ET HALIBURTON (O.)—Samuel Hughes.

WATERLOO-NORD—Joseph E. Seagram.
WATERLOO-SUD—George A. Clare.
WELLAND—William Manley German.
WELLINGTON-NORD—Thomas Martin.
WELLINGTON-SUD—Hugh Guthrie.
WENTWORTH—Ernest D. Smith.
WESTMORELAND—Hon. Henry R. Emmerson.
WINNIPEG—David Wesley Bole.
WRIGHT—E. B. Devlin.

YALE ET CARIBOU—Duncan Ross.
YAMASKA—Joseph O. E. Gladu.
YARMOUTH—Bowman Brown Law.
YORK (N.-B.)—Oswald S. Crocket.
YORK-CENTRE (O.)—Archibald Campbell.
YORK-NORD (O.)—Hon. Allen Bristol Aylesworth.
YORK-SUD (O.)—William F. Maclean.
YUKON, TERRITOIRE DU—Alfred Thompson.

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

BERGERON, J. G. H.—Beauharnois.
BUREAU, J.—Trois-Rivières et Saint-Maurice.
CLARKE, A. H.—Essex-sud.
ETHIER, J. A. C.—Deux-Montagnes.
GERVAIS, H.—Montréal, Saint-Jacques.
GUTHRIE, H.—Wellington-Sud.
HUGHES, S.—Victoria et Haliburton.
JOHNSTON, A.—Cap-Breton-sud.
KNOWLES, W. E.—Assiniboïa-ouest.
LOGAN, H. J.—Cumberland.
MACPHERSON, R. G.—Cité de Vancouver.
MCCARTHY, M. S.—Calgary.
ROCHE, W. J.—Marquette.
SCHAFFNER, F. L.—Souris.
TAYLOR, GEO.—Leeds.

*Président*:—H. GERVAIS—Montréal, Saint-Jacques.

# *ERRATA.*

Colonne 2, 8e ligne avant la fin, lire : " dans les trois derniers cas " au lieu de : " dans les trois premiers cas ".

Colonne 382, 8e ligne avant la fin, lire, après : " M. BRODEUR : Oui," les mots suivants : " M. FOSTER : Comment y arrivez-vous ? " et ensuite, " M. BRODEUR " : au lieu de " M. FOSTER : "

Colonne 586, bills d'intérêt privé, au lieu de " bill (n° 96) ", lire : " bill (n° 36) ".

Colonne 681, creek McLaren, lire " page 609 " au lieu de page " 617 ".

Colonne 920, sous le titre : " Compagnie de prêts ", lire : " 2e lecture d'un bill (n° 40) " au lieu de : " 2e lecture d'un bill concernant ", etc.

Colonne 1007, sous le titre : " 2e lecture ", lire : " la 3e ", au lieu de : " la 31 ", et " la 3e, bill (n° 63) ", au lieu de " la 3e, bill (n° 60) ".

Colonne 1135, bill modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, lire : " bill (n° 83) " au lieu de : " bill (n° 3) ".

Colonne 1140, sous le titre : " SERVICE DES BATEAUX DU GOUVERNEMENT ", lire, à la ligne : " M. FOSTER : "

Colonne 1300, bill (n° 87), lire: " d'assurance ", après " compagnie ", et lire les mots : " contre l'incendie ", après le mot " Kamouraska ", et non pas après le mot " mutuelle ".

# Débats des Communes

## DEUXIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

### CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 8 mars 1906.

Après avoir été prorogé d'une époque à l'autre jusqu'au huit mars 1906, le Parlement s'est assemblé aujourd'hui pour l'expédition des affaires.

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

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu de M. le secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général, la lettre suivante :

Monsieur l'Orateur
de la Chambre des Communes.

Ottawa, 7 mars 1906.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat pour ouvrir la deuxième session du dixième parlement du Canada, le jeudi, 8 courant, à 3 heures.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. HANBURY-WILLIAMS, colonel,
Secrétaire du Gouverneur général.

Le message suivant est transmis par M. le gentilhomme huissier de la verge noire.

Monsieur l'ORATEUR, Son Excellence le Gouneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence les membres de la Chambre se rendent dans la salle des séances du Sénat.

Et lorsqu'ils sont de retour :

#### PETITIONS D'ELECTION—JUGEMENTS DE LA COUR SUPREME.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour suprême du Canada une copie certifiée du jugement de ce tribunal dans l'appel de l'élection d'un représentant pour la division électorale de Wentworth, lequel jugement confirme la décision rendue par l'honorable juge en chef de la cour des plaids communs et par l'honorable juge Teetzel, siégeant en qualité de juges d'élection, et rejette l'appel.

Conformément au chapitre 9, article 46, des Statuts Revisés. J'ai adressé mon mandat à M. le greffier de la couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour ladite division électorale.

#### ELECTIONS CONTESTEES.

M. l'ORATEUR : J'ai, en outre, l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu des juges chargés de l'instruction des pétitions d'élection, conformément à l'acte des élections fédérales contestées, des certificats et rapports au sujet des élections dans les districts électoraux suivants :

Compton et Sherbrooke.

Les élections dans lesdits districts électoraux ont été déclarés nulles.

Conformément au chapitre 9, article 46, des Statuts Revisés, j'ai adressé mon mandat à M. le greffier de la couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer de nouveaux brefs d'élection pour lesdits districts électoraux respectivement.

#### APPELS DANS DES CAUSES D'ELECTIONS CONTESTEES.

M. L'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour suprême du Canada des copies certifiées des jugements et décisions de ladite cour dans les appels des décisions des juges d'nstruction dans les cours inférieures concernant les élections dans les circonscriptions suivantes :

Pour le district électoral de Cap-Breton-nord-et-Victoria ;
Pour le district électoral de Pictou ;
Pour le district électoral de Cumberland ;
Pour le district électoral de Shelburne-et-Queen ;
Pour le district électoral de King, (N.-E.)
Pour le district électoral de Halifax (deux jugements).

Dans les quatre premières causes, la cour a permis l'appel ; elle l'a refusé dans les trois premiers cas.

#### PETITION D'ELECTION RENVOYEE.

M. l'ORATEUR : J'ai en outre, l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu des honorables juges Lemieux et Hutchinson, deux des juges choisis pour l'instruction des pétitions d'élection, conformément à l'acte des élections fédérales contestées, un certificat

et un rapport concernant la pétition d'élection relative au district électoral de Stanstead, laquelle pétition fut renvoyée.

## VACANCES.

M. l'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que, pendant les vactnces, j'ai reçu de divers députés avis que les sièges des membres suivants étaient devenus vacants, savoir:

Le siège de M. Walter Scott, député d'Assiniboïa-ouest, démissionnaire ;

De M. John Henderson, député de Saskatchewan, démissionnaire ;

De l'honorable sir William Mulock, député d'York-nord, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la couronne ;

De M. Colin F. McIsaac, député d'Antigonish, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la couronne ;

De M. Thomas George Johnson, de Lambton-ouest, décédé ;

De l'honorable M. Raymond Préfontaine, député de Maisonneuve, décédé ;

De M. George Riley, député de Victoria (cité), démissionnaire ;

De M. Daniel D. Mackenzie, député de Cap-Breton-nord-et-Victoria, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la couronne.

J'ai aussi reçu, aujourd'hui, avis de la démission de M. Peter Talbot, député du district électoral de Strathcona.

J'ai en conséquence adressé mon mandat au greffier de la couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour ledit district électoral.

## NOUVEAUX DEPUTES.

M. l'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la députation que, pendant les vacances, le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la couronne en chancellerie des certificats de l'élection des députés suivants :

De M. William Chisholm, pour Antigonish ;

De M. Fred. T. Pardee, pour Lambton-ouest ;

De M. Ernest D. Smith, pour Wentworth;

De l'honorable Allen Bristol Aylesworth, pour York-nord, Ontario ;

De M. Aylmer Byron Hunt, pour Compton ;

De M. Arthur Norreys Worthington, pour Sherbrooke ;

De M. George Ewan McCraney, pour Saskatchewan ;

De M. William Erskine Knowles, pour Assiniboïa-ouest.

De M. Alphonse Verville, pour Maisonneuve ;

## DEPUTES PRESENTES.

L'honorable Allen Bristol Aylesworth, député d'York-nord, Ont., présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier et l'honorable M. Paterson.

M. William Chisholm, député d'Antigonish, présenté par l'honorable sir Frederick Borden et M. Sinclair.

M. Ernest D. Smith, député de Wentworth, présenté par M. R. L. Borden et M. Henderson.

M. Frederick F. Pardee, député de Lambton-ouest, présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre et l'honorable M. Hyman, ministre des Travaux publics.

M. Aylmer Byron Hunt, député de Compton, présenté par l'honorable Sydney Fisher, ministre de l'Agriculture, et M. Henri Béland.

M. William Erskine Knowles, député d'Assiniboïa-ouest, présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre, et l'honorable Frank Oliver, ministre de l'Intérieur.

M. Arthur Norreys Worthington, député de Sherbrooke, présenté par M. R. L. Borden et M. J. G. H. Bergeron.

M. George Ewan McCraney, député de Saskatchewan, présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre, et l'honorable Frank Oliver, ministre de l'Intérieur.

M. Alphonse Verville, député de Maisonneuve, présenté par M. J. E. Léonard et M. Armand Lavergne.

## DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) présente le bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office.

## DISCOURS DU TRONE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que lorsque les députés se sont rendus auprès de Son Excellence le Gouverneur général, aujourd'hui, dans la salle des séances du Sénat, il lui a plu de lire aux deux Chambres du Parlement un discours dont je me suis procuré une copie qui est ainsi conçue :

*Honorables messieurs du Sénat:*

*Messieurs de la Chambre des Communes:*

En vous convoquant encore une fois pour l'expédition des affaires je suis heureux de pouvoir vous féliciter de la prospérité qui règne dans tout le Dominion.

La perte cruelle que la reine Alexandra a éprouvée par suite de la mort de son père le roi de Danemark a causé beaucoup de douleur dans tout l'empire, et je suis convaincu que la vive sympathie du peuple canadien va être manifestée avec empressement à Sa Majesté.

C'est avec beaucoup de plaisir qu'à titre de représentant de Sa Majesté j'ai pris part à l'inauguration des provinces d'Alberta et de Saskatchewan comme parties constituantes de la Confédération. L'allégresse universelle provoquée dans ces provinces par la naissance de leur autonomie fut chose satisfaisante à constater, et j'ose dire qu'il eût été impossible de trouver population plus heureuse dans aucune partie du monde. Le sentiment universel était celui d'une ferme confiance en l'avenir.

L'abondante moisson dont nous avons été favorisés pendant la saison dernière et le développement constant de nos industries et moyens de transport ont si vivement stimulé les affaires dans toutes les parties du Canada et donné une telle impulsion à nos exportations et importations, que notre commerce avec le Royaume-Uni et les pays étrangers promet d'être, pour l'exercice courant, le plus considérable que nous ayons fait jusqu'à présent.

L'affluence d'immigrants cherchant à s'établir dans les trois provinces des prairies n'a pas encore cessé, et à en juger d'après les prévisions actuelles, elle va être, cette année, plus considérable que jamais, et il est satisfaisant de remarquer la proportion croissante du nombre d'immigrants venant des Iles-Britanniques.

Il a été conclu, dans l'intérêt du Canada, entre le Royaume-Uni et le Japon, un traité qui, on l'espère fermement, va beaucoup augmenter notre commerce avec la population de cet empire progressif. Quand les documents officiels auront été reçus ils seront déposés devant vous.

A moins que les opérations des marchands de bois ne soient prudemment réglementées à l'avenir et qu'il ne soit adopté un système de reboisement, la destruction rapide de nos forêts, telle qu'elle se pratique actuellement, aura des conséquences graves, elle fera varier le volume d'eau aujourd'hui uniforme de nos rivières et limitera à quelques mois par année l'exploitation de nos précieuses forces hydrauliques. Il sera soumis à votre considération un bill tendant à conférer au Gouvernement le pouvoir de mettre de côté des réserves forestières sur les terres assujetties à son autorité.

Conformément à l'offre faite par mes ministres au Gouvernement du Royaume-Uni, la Trésorerie impériale a été déchargée de l'obligation de solder les frais résultant de l'entretien d'une garnison à Halifax, et on travaille maintenant à conclure des arrangements ayant pour objet de nous attribuer la défense d'Esquimalt, et dorénavant des détachements de la force permanente du Canada auront charge de ces deux postes importants.

Vous serez invités à étudier la question de savoir s'il conviendrait de modifier l'exercice financier de façon à le mettre plus en harmonie avec la saison active des affaires.

Le résultat de l'enquête relative à l'administration des principales compagnies d'assurance sur la vie, dans la république voisine, a naturellement créé dans l'esprit du public une certaine inquiétude par rapport à la condition des compagnies canadiennes. C'est pourquoi il a été institué une commission chargée de s'enquérir et de faire rapport au sujet de l'administration et de l'état des finances non seulement des compagnies ayant des chartes canadiennes, mais de toutes les compagnies faisant affaires au Canada en vertu d'un permis.

L'exploration et les études topographiques relatives à la division Est du chemin de fer Transcontinental-National avancent d'une façon satisfaisante et on espère qu'il sera bientôt accordé des entreprises ayant pour objet la construction de deux importantes sections comprenant, en tout, environ 400 milles.

Le rapport provisoire de la section canadienne de la Commission des eaux limitrophes sera déposé devant vous. Les travaux de la commission mixte ont été quelque peu retardés à cause d'un doute qui s'est élevé au sujet de la juridiction de la section américaine. Le grand développement du commerce sur les eaux qui divisent les deux pays et la possibilité de générer avantageusement de la force électrique dans plusieurs endroits font nécessairement surgir des questions qui ne sauraient être réglées que par arrangement international ou par traité. A Niagara la Commission va avoir à étudier quel serait le meilleur moyen de conserver aux chutes leur effet pittoresque tout en restreignant dans une juste mesure l'usage de l'eau de la rivière Niagara si précieuse au point de vue des forces hydrauliques.

Il a été reçu de la Commission des transports un rapport contenant plusieurs recommandations importantes. Ce document sera déposé devant vous.

Les experts en loi qui avaient été nommés pour refondre, classifier et consolider les statuts publics généraux adoptés depuis la refonte de 1886 ont achevé leur tâche, et l'on s'attend que les volumes seront prêts à être distribués avant le mois de juillet.

Il vous sera soumis une mesure ayant pour objet de mieux faire observer le dimanche.

Vous serez invités à étudier, entre autres sujets, des bills tendant à modifier l'Acte des chemins de fer, l'Acte concernant la marque des fruits, un Acte concernant l'usure, et aussi l'Acte des élections fédérales.

*Messieurs de la Chambre des Communes:*

Les comptes du dernier exercice seront déposés devant vous ; les prévisions budgétaires pour les neuf mois comprenant une partie de l'exercice projeté qui se terminera le trente et un mars 1907, seront soumises à votre approbation à une date prochaine.

*Honorables messieurs du Sénat:*
*Messieurs de la Chambre des Communes:*

Je vous prie d'étudier avec soin les différents sujets que j'ai mentionnés et en général tout ce qui vous sera soumis, et j'espère que vos délibérations seront guidées par la sagesse et la modération.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose :

Que le discours lu par Son Excellence le Gouverneur général devant les deux Chambres du parlement du Canada soit mis à l'étude, lundi prochain.

La motion est adoptée.

## COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'il soit nommé des comités permanents de cette Chambre pour la présente session, pour les objets suivants :—1. Privilèges et élections. 2. Lois expirantes. 3. Chemins de fer, canaux et télégraphes. 4. Projets de loi d'intérêt privé. 5. Ordres permanents. 6. Impressions. 7. Comptes publics. 8. Banques et commerce. 9. Agriculture et colonisation ;—et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et matières qui leur seront renvoyés par la Chambre, et à faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières, et à envoyer quérir personnes et papiers.

On adopte la motion.

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Le rapport des bibliothécaires du parlement pour 1905, par M. l'Orateur.

## AJOURNEMENT—RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL — COMMISSION D'ENQUETE SUR LES ASSURANCES.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): Avant que la Chambre lève sa séance, je désire savoir du premier ministre quand le rapport de M. l'auditeur général sera déposé sur le bureau de la Chambre. Eussions-nous été en mesure d'obtenir le dépôt de ce document à plus brève échéance, les députés de la gauche, au moins, et le service public y auraient sensiblement gagné. Il est de la dernière évidence que pour que les députés soient en mesure de débattre en connaissance de cause les différents crédits budgétaires soumis à leur étude, il faut nécessairement qu'ils aient eu le temps de se familiariser quelque peu avec ce rapport. Dans le cours ordinaire des choses, cette session-ci se serait ouverte vers le commencement de janvier. On nous éclairera, sans doute, plus tard, sur les causes qui ont motivé ce retard prolongé dans la rentrée des Chambres; au demeurant, le Parlement eût-il été convoqué à l'époque accoutumée, au commencement de janvier, et le dépôt du rapport de l'auditeur général eût-il été différé jusqu'à l'époque actuelle, il en serait résulté de graves inconvénients et de sérieux retards dans l'expédition des affaires publiques. Puisqu'il eût été possible de soumettre à plus bref délai ce document à la Chambre, dans l'éventualité où la session se fut ouverte en janvier, je ne m'explique pas qu'on ait été dans l'impuissance de le préparer de façon à répondre aux besoins d'une session tenue en mars, et si le premier ministre est en mesure de nous offrir quelque lumière à cet égard, je serais bien aise qu'il nous communiquât aujourd'hui même ce renseignement, en même temps qu'il nous donnera la date du dépôt de ce rapport.

Je demande en outre au chef du cabinet de vouloir bien déposer sur le bureau de la Chambre le texte des instructions données aux commissaires chargés de diriger l'enquête portant sur les opérations des compagnies d'assurance au Canada. Il a paru, il est vrai, dans les feuilles publiques un texte qui est censé officiel; mais, tant au bénéfice que pour l'édification de la Chambre, il importe qu'on dépose sur le bureau de la Chambre, dans le plus bref délai possible, le texte même des instructions délivrées aux commissaires. Il importe, en outre, que la Chambre sache le plus tôt possible si le Gouvernement a l'intention d'autoriser le paiement, à même la caisse publique, des services d'un conseil, employé au cours des travaux de cette commission.

Il semble possible que cette enquête n'aboutisse pas à dissiper l'inquiétude qui règne dans l'esprit public et dont fait mention le discours auquel nous venons de prêter l'oreille, à moins que le Gouvernement ne prenne ou n'autorise quelque mesure de ce genre.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je dois rappeler à l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) la pratique dont il connaît l'existence aussi bien que moi-même, et lui déclarer que je ne suis pas en mesure de l'éclairer ou de lui dire pourquoi le rapport de l'auditeur général n'a pas été présenté au Parlement cette après-midi même. On le sait, l'auditeur général est tenu de présenter son rapport dans un certain délai. Comme la rentrée des Chambres, cette année, s'est effectuée tardivement, peut-être tout retard apporté à la présentation de ce rapport dans le délai fixé, serait-il inexcusable; mais, en fait, je ne doute nullement que ce document ne soit déposé dans le délai fixé par le Parlement, et sans doute l'auditeur général profitera du temps qui lui est donné pour faire au Parlement le plaisir de lui présenter son rapport à brève échéance.

Je profite de la circonstance pour répondre sans retard à l'observation du chef de l'opposition au sujet de la tardive rentrée des Chambres. Le Parlement connaît la cause de ce retard, mais peut-être est-il pré-

férable que je présente ici même un exposé très précis des faits. Le Parlement le sait, au cours de la session dernière, il fut déclaré publiquement qu'il serait créé une commission avec mission de faire une enquête approfondie sur l'application de la loi fiscale, et cela dans le but de constater s'il serait d'urgence de réaliser certaines réformes et, en outre, dans quelle mesure le tarif actuel répond aux vœux de nos populations. La Chambre se le rappelle, les commissaires enquêteurs commencèrent leur besogne, presque sans retard, quelques semaines après la prorogation des Chambres. Après avoir tenu quelques séances à Toronto, si je ne me trompe, ils se dirigèrent vers les provinces situées au delà du lac Supérieur; mais, à cette époque, les habitants de ces provinces étaient tellement occupés aux travaux de la récolte que, sur représentations faites dans ce but, on estima préférable d'ajourner à quelques semaines les travaux de la commission d'enquête dans l'Ouest.

La commission reprit ses séances aussitôt que possible en ces circonstances et sauf quelques interruptions inévitables, elle poussa ses travaux sans relâche jusqu'à la fin du mois de janvier dernier. Le Parlement fut convoqué dès que la commission eût terminé son enquête. En fait, la convocation du Parlement eut lieu le lendemain même de la clôture de l'enquête de la commission dans la ville même d'Ottawa Il eût été absolument impossible de convoquer le Parlement plus tôt que nous ne l'avons fait. Voilà qui explique la date de la rentrée des Chambres et, on en conviendra, le délai était légitime.

Je dois dire à la Chambre—et c'est là une triste nouvelle à lui communiquer—que c'était notre intention d'effectuer la revision du tarif au cours de cette session-ci ; mais la Chambre le sait, il y a quelques semaines, en realité presque immédiatement après la clôture des travaux de la commission, mon honorable collègue, le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) fut victime d'un fort pénible accident, de nature plus grave qu'on ne l'avait de prime abord pensé. Voilà déjà trois semaines qu'il est cloué sur son lit et il n'y a guère lieu d'espérer qu'il puisse quitter son domicile d'ici à trois ou quatre semaines, si même la chose est possible dans pareil délai. Dans ces circonstances, le ministre des Finances se trouvant dans l'impuissance de consacrer à l'œuvre de la revision du tarif toute la somme de labeur qu'il aurait voulu y prodiguer et que nous comptions bien qu'il y consacrerait, force nous a été, bien qu'à regret, de décider qu'il n'y aurait pas de revision de la loi fiscale, cette session-ci. L'objectif que nous visons serait donc d'abréger autant que possible la durée de la session. Nous ne voulons saisir le Parlement que des projets de loi de nature absolument indispensable ; bref, nous comptons faire adopter le budget et convoquer de nouveau le Parlement au commencement du mois de novembre, et cela non pas afin d'expédier les mesures parlementaires de nature générale, mais dans le but de délibérer tout spécialement sur la revision du tarif douanier.

Quant à l'exercice, ou année financière, nous voulons la faire dater du mois d'avril au lieu de juillet. L'année financière en cours ne se terminera qu'au mois de juillet, et par conséquent, la besogne parlementaire de nature générale, les rapports des ministères et autres documents ne sauraient être prêts pour le mois de novembre; mais nous comptons bien que tout sera prêt pour le commencement de janvier et lorsque la Chambre sera convoquée de nouveau en novembre, nous lui demanderons de s'occuper de la question du tarif.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien saisi le sens des observations du premier ministre, l'exercice commencera le 1er avril, ou plutôt se terminera le 31 mars, et il ne sera voté de crédits que pour neuf mois, cette année?

Sir WILFRID LAURIER : Oui; en réalité, il y est fait allusion dans le discours du trône, et nous présenterons une mesure tendant à modifier l'année financière de sorte qu'elle finisse le 31 mars, au lieu du 30 juin. Si je ne me trompe, l'honorable député m'a aussi demandé quelques renseignements au sujet des instructions données aux commissaires.

M. R. L. BORDEN : Oui, les commissaires chargés de faire enquête sur les assurances.

Sir WILFRID LAURIER : Le texte de ces instructions sera déposé sur le bureau, lundi prochain. Quant à l'autre question posée par l'honorable député, savoir si la commission sera autorisée à employer un juriste, il est déjà établi qu'il y aura un juriste chargé de diriger l'enquête et d'aider les commissaires dans la conduite de l'enquête. L'avocat, choisi par le Gouvernement sera sans doute vu d'un bon œil par les deux côtés de la Chambre et dans le pays en général: monsieur Geo. F. Shepley, conseil du roi, de Toronto. Il eût été impossible à mon avis, de faire un choix plus judicieux et d'obtenir les services d'un homme plus apte à cette besogne. Les instructions données à M. Shepley portent qu'il est autorisé à employer tout conseil adjoint qu'il jugera propre à l'aider dans sa tâche.

M. W. F. MACLEAN : Cela comprend-il les actuaires ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sache pas que l'emploi d'actuaires soit compris dans les instructions données à M. Shepley. Ces instructions autorisent à obtenir toute l'aide qu'il pourra désirer et qu'il pourra juger nécessaire, dans le but d'effectuer une enquête aussi approfondie que possible ; bref, une enquête qui réponde aux vœux de l'honorable député (M. F. Maclean).

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Monsieur l'Orateur, j'ai tout d'abord le devoir d'élever la voix contre l'acte du Gouvernement qui enlève au Parlement le droit incontestable de nommer les commissaires chargés de faire enquête sur les assurances. Dernièrement, dans l'état de New-York, alors que l'assemblée législative était en session, le gouverneur de cet état, s'autorisant du texte de la loi, au lieu de créer une commission, délivra aux membres de la législature, aux représentants du peuple, une commission tendant à l'établissement d'une enquête. Je dois ajouter que ces députés ont fait une enquête fort approfondie sur cette question des assurances. Aussi, presque à la veille de la rentrée annuelle des Chambres, le Gouvernement, à mon avis, avait le devoir d'attendre la réunion des députés et de leur déclarer son intention de nommer un comité spécial parlementaire chargé de faire enquête sur cette question des assurances. J'en suis convaincu, un comité parlementaire est plus apte à atteindre le but et l'objectif de pareille enquête que ne le peut être une commission royale comme celle qu'on vient de nommer afin d'enquêter sur la question des assurances. Tout le mondre sait à quoi ont abouti, par le passé, ces commissions royales. Elles sont limitées dans leur portée; elles ont eu recours aux méthodes en vogue auprès des tribunaux; tandis que si l'on établissait un comité parlementaire jouissant de toute la latitude voulue dans ce sens, il pourrait arriver à la connaissance des faits, en suivant les règles ordinaires en usage dans le monde des affaires. Loin d'être digne d'approbation, cette initiative du cabinet mérite censure et cela surtout de la part des libéraux qui ont toujours soutenu que les commissions royales sont condamnables et que les comités parlementaires sont les tribunaux qui ont mission de faire enquête en pareille matière.

Quant à ce que le leader du cabinet (le très honorable sir Wilfrid Laurier) a déclaré au sujet de la session d'automne, je suis d'avis que l'opinion publique, en masse, se ralliera à cette réforme. Pour le coup, nombre de députés ne sauraient s'opposer à une session d'automne. Je le répète, je n'ai aucune objection à formuler contre cette dernière proposition; mais, au nom de 400,000 détenteurs de polices d'assurance au pays, porteurs de 800,000 polices, j'ai le devoir d'élever la voix contre la méthode adoptée pour enquêter sur les affaires des compagnies d'assurances au Canada, et cela en vue des révélations faites dans l'état de New-York et en présence des excellents résultats réalisés par le comité de la législature en question. Je m'oppose à ce qu'on confie cette enquête à une commission royale, au lieu de la réserver à un comité parlementaire.

(On adopte la motion et la Chambre lève sa séance à quatre heures quinze minutes de l'après-midi.)

Sir WILFRID LAURIER.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 9 mars 1906.

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

### COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'un comité spécial de sept membres soit nommé pour préparer et soumettre, avec toute la diligence possible, les listes des membres devant composer les comités permanents ordonnés hier par la Chambre; ledit comité devant se composer de sir Wilfrid Laurier, M. R. L. Borden, M. Paterson, M. Hyman, M. Haggart, M. Calvert et M. Taylor.

La motion est adoptée.

### COMMISSION DES ASSURANCES.

Sir WILFRID LAURIER : Par ordre de Son Excellence le Gouverneur général, je désire déposer sur le bureau de la Chambre, copie d'un décret en conseil adopté le 28 de février et instituant une enquête dans les assurances sur la vie, aussi copie de la commission émise aux commissaires nommés en vertu de ce décret.

### AJOURNEMENT — RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE DOCUMENTS.

Sir WILFRID LAURIER propose l'ajournement de la Chambre.

L'honorable GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant l'ajournement, je désire demander au Gouvernement tout au moins à deux de ses membres, si les documents qui ont été ordonnés le printemps dernier ou au commencement de l'été, et que nous n'avons pas été assez heureux d'obtenir avant la prorogation de la session, mais que les ministres nous ont promis de préparer pendant les vacances, sont prêts et seront déposés sur le bureau de la Chambre. Certains de ces documents concernaient le ministère des Travaux publics. C'était un rapport passablement volumineux, pour la préparation duquel le ministre a demandé beaucoup de délai, mais un délai que je n'ai pas trouvé déraisonnable. J'ai demandé à l'honorable ministre de tâcher de l'avoir prêt, si possible, avant l'ouverture de la session. Je suppose qu'il l'est et qu'il sera déposé au plus tôt devant la Chambre. Les autres documents avaient trait au ministère de l'Intérieur. La motion autorisant la production de ces documents et qui fut adoptée l'année dernière, demandait la liste des personnes auxquelles des licences forestières, des baux, etc., ont été accordés. J'espère que cet état sera également déposé bientôt. Je demanderai au ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Oliver) s'il est prêt ou s'il sera bientôt prêt à déposer devant la Chambre, le rapport de l'enquête sur le scrip, et si les dépositions recueillies par

la commission seront mises à la disposition des députés.

L'honorable M. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je déposerai lundi devant la Chambre les documents dont parle l'honorable M. Foster.

L'honorable M. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Les documents relatifs à l'enquête sont prêts.

M. FOSTER : Les dépositions seront-elles également placées devant la Chambre ?

M. OLIVER : Elles n'ont pas été imprimées. Elles sont très volumineuses et il n'a pas été jugé nécessaire de les imprimer, à moins d'un ordre de la Chambre.

M. FOSTER : Et elles seront déposées ?

M. OLIVER : Oui, si c'est le désir de la Chambre. Le rapport concernant les concessions forestières sera déposé sous peu.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Je ferai remarquer à ce sujet, à l'honorable premier ministre, que le système en usage est imparfait. La Chambre ordonne la production de documents, et il arrive qu'ils ne peuvent être déposés au cours de la session. A la session suivante, il se peut que le député qui a fait adopter la motion ne soit plus membre de cette Chambre. Alors il est possible que ces documents soient oubliés et ne soient pas déposés. Il me semble qu'il serait facile, au commencement de chaque session, de soumettre une liste des documents ordonnés pendant la session précédente et qui n'ont pas été déposés, afin que les députés sachent à quoi s'en tenir, et que les différents ministères soient ainsi remémorés des ordres qu'ils ont reçus de la Chambre. Je ne sais pas quel système a été suivi à ce sujet, ou s'il existe un système quelconque. S'il n'y en a pas, je suggérerais au premier ministre et à M. l'Orateur d'apporter quelque changement, de façon à ce que les députés soient renseignés au commencement de chaque session.

Sir WILFRID LAURIER : Aucun système n'a été suivi jusqu'à ce jour. Le député qui fait adopter une demande de documents est censé s'en occuper. Jusqu'ici la méthode semble avoir donné satisfaction. Il arrive qu'un député oublie, ou que l'occasion qui a fait surgir la nécessité de ces documents soit passée, ou que ces documents ne sont plus d'intérêt général, il se trouve presque toujours un député pour s'en occuper. C'est le secrétaire d'Etat qui est chargé de voir à ces réquisitions de la Chambre, et je crois que le travail est bien fait. Il n'y a pas eu de système jusqu'à présent, excepté celui dont je viens de parler, si c'en est un.

M. R. L. BORDEN : Le secrétaire d'Etat pourrait-il nous fournir la liste que je viens de demander pour les deux dernières sessions ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : J'ai demandé, vers le commencement de la dernière session, certains documents qui m'intéressaient. J'ai plus tard reitéré ma demande. A mon sens, il était important que les renseignements me fussent fournis. Ces documents n'avaient pas encore été déposés dans les derniers jours de la session et je ne sais pas s'ils l'ont été. Quand une motion est faite pour des documents importants, ces documents devraient être déposés pendant le cours de la session, à moins qu'il n'y aient de très fortes raisons pour différer.

M. FOSTER : Le chef de l'opposition a demandé, hier, certains renseignements au sujet du rapport de l'auditeur général. La réponse de M. le premier ministre ne m'a pas paru satisfaisante. On aurait pu croire que le chef du gouvernement, qui doit surveiller toute la besogne de la Chambre, et qui, naturellement, doit avoir à cœur que cette besogne se poursuive avec le plus de renseignements et avec le plus de diligence possibles, aurait remarqué l'absence d'un document si important et s'en serait inquiété, mais je ne suis pas sûr qu'il s'en soit occupé, depuis qu'on lui a rafraîchi la mémoire, hier. Dans tous les cas, je soumets que l'excuse alléguée pour le retard apporté à la production de cet important rapport, à savoir que la loi n'exige pas qu'il soit déposé avant quinze jours après l'ouverture de la Chambre, n'est pas une excuse valable. L'ancien auditeur général, homme de beaucoup d'expérience, qui occupa sa position pendant un grand nombre d'années, a dit qu'il n'y avait aucun empêchement à ce que la première partie de ce rapport fût prête avant la fin de l'année, et livrée entre les mains des députés. Il a ajouté que le rapport complet pouvait être livré le premier jour de l'année. Comme le gouvernement a changé le titulaire de cette situation, il est à présumer que c'est pour améliorer le service et accélérer le travail, et qu'il n'aurait pas été difficile, du moins, qu'il n'aurait pas dû être difficile, pour le nouvel auditeur général, de livrer son rapport dès la réunion des Chambres. Je l'attendais avec impatience depuis plusieurs mois. Je m'attendais à recevoir la première partie à la fin de décembre ou dans le mois de janvier, afin de pouvoir l'étudier. Il appert maintenant, après consultation entre le premier ministre et son auditeur général, que nous ne pourrons l'avoir à temps, et qu'il faudra l'expédier, comme tout le reste, dans la presse des affaires de la session. Je désirerais que le premier ministre exerçât plus de surveillance sur ces détails.

Sir WILFRID LAURIER : Eh bien, Monsieur l'Orateur, je désire réfuter la légère imputation de l'honorable député, tendant à faire croire que je néglige d'exercer la surveillance qu'il m'attribue sur les fonctionnaires du gouvernement. L'honorable député sait de longue date que l'auditeur

général n'est pas un employé du gouvernement, mais un employé du parlement, et que je n'exerce pas plus d'autorité sur lui que mon honorable ami n'en exerce lui-même.

M. FOSTER : Très belle théorie !

Sir WILFRID LAURIER : Mais j'ajouterai que j'ai parlé à l'auditeur général. Il m'a déclaré qu'une partie de son rapport sera prête lundi, et le reste, dans quelques jours. Je ne saurais dire quelle ligne de conduite suivra le nouvel auditeur général, mais je sais que j'ai souvent insisté auprès de celui qui l'a précédé, pour lui faire clore son rapport à une certaine date, disons le 1er janvier, ou le dernier jour de décembre, ou encore une époque quelconque fixe, et de garder le reste pour livraison ultérieure. Mais l'ancien auditeur général a toujours persisté à compiler son rapport de semaine en semaine, jusqu'à la veille de la session. Je ne sais pas quel système adoptera le titulaire actuel, mais j'ai eu le plaisir de le rencontrer, et je tiens de sa bouche que son rapport sera prêt à temps, et je crois qu'il satisfera l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Nous nous rappelons tout de même qu'il s'est écoulé huit mois depuis la fin du dernier exercice financier. On serait porté à croire que le délai est assez long pour permettre la préparation et l'impression de ce document, et sa livraison aux députés longtemps avant aujourd'hui. Si le gouvernement met son projet à exécution de clore l'exercice le 31 mars, et de commencer la session dans les premiers jours de novembre, une proposition que j'approuve de tout cœur, comme je l'ai déclaré l'année dernière, l'auditeur général aura ainsi sept mois pour préparer son rapport et le soumettre à la Chambre au commencement de la session. Eh bien, non seulement sept mois se sont écoulés, mais encore près d'un mois et demi de plus et nous n'avons pas le rapport de l'auditeur général. Il est donc évident que ce fonctionnaire devra faire à l'avenir plus de diligence que par le passé. Il me vient à la pensée que la Chambre devrait s'efforcer de connaître les motifs du retard apporté, cette année, à la livraison du rapport.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à trois heures vingt minutes de l'après-midi.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Le lundi, 12 mars 1906.

La séance s'ouvre à trois heures.

### LOI DES ELECTIONS FEDERALES DE 1900.—MODIFICATIONS.

M. R. L. BORDEN : Je demande à présenter un projet de loi (n° 2) tendant à apporter de nouvelles modifications à la loi des élections fédérales de 1900. Le texte de ce projet de loi est virtuellement calqué sur celui du projet de loi dont je saisis la Chambre, vers la fin de la session précédente. Il tend à accélérer l'époque où se feront les élections complémentaires, dans l'éventualité où le gouvernement ne jugerait pas à propos d'exercer son initiative dans le délai prévu.

(On adopte la motion et le projet de loi subit l'épreuve de la première lecture.)

### LOI RELATIVE A LA CHAMBRE DES COMMUNES.—MODIFICATION.

M. R. L. BORDEN : Je demande à présenter un bill (n° 3) tendant à la modification de la loi relative à la Chambre des Communes. Ce projet de loi est le complément de celui que je viens de présenter. Dans le but de réaliser l'objectif visé, il devenait nécessaire de modifier le texte des deux lois, et j'ai estimé préférable de saisir la Chambre d'un projet de loi distinct, afin de modifier chacune de ces lois.

(On adopte la motion et le bill subit l'épreuve de la première lecture.)

### CODE PENAL DE 1892.—MODIFICACATIONS.

M. R. L. BORDEN : Je demande à présenter un bill (n° 4) tendant à apporter certaines modifications au code pénal de 1892. Vers la fin de la session dernière, je m'étais engagé à saisir la Chambre d'un projet de loi concernant la pratique autorisant les députés au Parlement et aux législatures à toucher des rémunérations à titre de services rendus soit au Parlement, soit au sein des législatures, soit dans les ministères de l'Etat; et c'est pour remplir cet engagement que j'ai dressé les principales dispositions figurant dans ce projet de loi. Le ministre de la Justice, je crois, se propose de présenter un projet de loi dans le même sens. Le bill que je présente statue incidemment sur plusieurs autres questions. Il dispose que les membres du conseil de la commission des chemins de fer sont des personnes exerçant des fonctions d'ordre judiciaire, au sens de l'article 131 du code pénal. Il modifie à certains égards l'article 133 du code pénal, et statue que la disposition contenue dans l'article en question s'étendra et s'appliquera aux commissaires du chemin de fer Transcontinental et aux individus exerçant ces fonctions de commissaires de temps à autre.

(On adopte la motion et le projet de loi subit l'épreuve de la première lecture.)

### LOI RELATIVE AUX ELECTIONS FEDERALES DONT LA VALIDITE EST CONTESTEE.—AMENDEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Je demande à présenter un bill (n° 5) tendant à apporter de

nouvelles modifications à la loi des élections fédérales dont la validité est contestée. La circonstance qui a provoqué la présentation de ce projet de loi, c'est que, tout récemment, la cour suprême du Canada dans un jugement quelle a rendu, et d'après l'interprétation qu'elle a donnée à la loi, toute procédure relative à une demande en invalidation d'élection devient impossible, s'il est établi, sur les objections produites au cours de l'enquête préliminaire, que le pétitionnaire s'est rendu coupable du louage d'un attelage pour le transport des votants aux bureaux de scrutin. Une singulière anomalie de la loi, dans sa teneur actuelle, c'est que, d'après le jugement de la cour suprême du Canada, et d'après les lois dont elle nous donne l'interprétation, le pétitionnaire qui s'est rendu coupable de manœuvres frauduleuses bien plus graves, qui aurait pratiqué la corruption, la substitution de personnes, ou aurait commis toute infraction de ce genre, le texte de la loi actuelle ne le rend pas inhabile à présenter une demande au tribunal ; mais si, au lieu d'un de ces actes précités, il a commis l'infraction bien moins grave de débourser 25 ou 30 centins, pour transporter un votant invalide au bureau de vote, il est déclaré inhabile à présenter une demande en invalidation, et toute demande ainsi déposée par lui devient absolument caduque. Il ne convient pas, à mon avis, que le texte de la loi demeure dans sa teneur actuelle, et voilà pourquoi je saisis la Chambre de ce projet de loi. Je ferai une observation au premier ministre ou au ministre de la Justice qui, si je ne me trompe, ont mis à l'étude certaines modifications qu'ils désirent apporter à la loi des élections fédérales dont la validité est contestée ; c'est que je verrais d'un bon œil le renvoi de ce projet de loi à un comité au sujet de la création duquel j'ai inséré un avis au feuilleton, ou bien à quelque comité de ce genre, afin que ce comité ainsi que la Chambre et le Gouvernement, avant la clôture de cette session, puissent mettre à l'étude ces importantes questions ; la répression des pratiques entachées de corruption et autres importantes modifications qu'il importe d'apporter à la loi des élections fédérales dont la validité est contestée.

(On adopte la motion et le bill subit l'épreuve de la première lecture.)

## LOI DES CHEMINS DE FER, 1903.— AMENDEMENT.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) : Je demande à déposer un projet de loi (n° 6), visant à modifier la loi des chemins de fer, 1903. Voici la raison d'être de ce projet de loi : il s'agit de rectifier une disposition législative adoptée en 1903 et dont la portée a échappé à l'attention du législateur ; car d'après la teneur actuelle de la loi, un propriétaire foncier, advenant l'établissement d'un arbitrage par une compagnie de chemin de fer, se trouve dans l'impuissance de pousser les poursuites et de faire régler l'affaire. Antérieurement à 1903, toute partie intéressée, soit le propriétaire foncier soit la compagnie du chemin de fer, était autorisée à pousser les poursuites, à s'adresser au tribunal pour en obtenir la nomination des arbitres et faire aboutir l'affaire. Par suite de quelque disposition insérée, on ne sait comment, dans le texte de la refonte de 1903, les juges de la province d'Ontario décident maintenant, et à bon droit, à mon avis, d'après la lettre du statut, que seule la compagnie du chemin de fer peut pousser l'affaire d'arbitrage.

Evidemment, c'est là une injustice à l'endroit du propriétaire foncier. Le projet de loi que je présente tend à rectifier la chose et à accorder au propriétaire foncier et à la compagnie du chemin de fer les mêmes droits relativement à l'arbitrage.

(On adopte la motion et le projet de loi subit l'épreuve de la première lecture.)

## CERTIFICATS DES CAPITAINES ET SECONDS DE NAVIRES.

M. E. A. LANCASTER : Je présente le bill (n° 7) tendant à la modification de la loi relative aux certificats des capitaines et des seconds de navires. C'est là le projet de loi que j'ai présenté la session dernière,plus tard que la chose n'aurait dû se faire, n'eût été l'objection soulevée contre le bill, dans sa teneur primitive. Le projet de loi, dans la forme que je lui ai donnée cette année, n'a pas été débattu l'année dernière. Il vise surtout à statuer que les capitaines et seconds de navires naviguant dans les eaux de l'intérieur seront sujets britanniques. Comme il est prescrit que les capitaines et seconds de navires américains doivent être sujets des Etats-Unis, il importe de donner aux Canadiens, à l'encontre des citoyens américains une protection similaire à celle accordée aux citoyens des Etats-Unis contre ceux du Canada. Le bill dispose, en outre, que les examinateurs de ces capitaines et seconds, seront des navigateurs expérimentés dans la navigation des lacs, au lieu d'hommes étrangers à la profession, comme cela se fait aujourd'hui.

## LOI DES CHEMINS DE FER, 1903.— AMENDEMENT.

M. E. A. LANCASTER : Je présente un bill (n° 8) tendant à apporter de nouvelles modifications à la loi des chemins de fer de 1903. Au cours de la session dernière, un long débat s'est déroulé autour de ce projet de loi, que le ministre de la Justice a bien voulu désigner comme mon "produit annuel rustique." Le produit annuel est devenu encore plus rustique aujourd'hui ; car, on foule aux pieds plus impunément que jamais les droits du peuple, et sans doute cette rusticité s'accentuera d'année en

année, jusqu'à ce qu'on ait réglé convenablement la question. La rédaction du bill s'écarte quelque peu du texte de l'année dernière ; nous lui avons donné une forme nouvelle, et cela afin de trancher les objections soulevées à cette époque contre le bill ; sauf toutefois la principale objection soulevée par ceux qui prétendent que le peuple n'a pas droit à cette protection. Cette objection-là, je demande au tribunal de la déclarer non-avenue.

(On adopte la motion et le bill subit l'épreuve de la première lecture.)

## LOI DES CHEMINS DE FER—AMENDEMENT.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je présente le bill (n° 9) tendant à apporter certaines modifications à la loi des chemins de fer de 1903. Ce projet de loi est similaire à celui que j'ai déjà plus d'une fois soumis à la Chambre. Il statue que les prix exigés par les compagnies de messagerie seront soumis à la juridiction de la commission des chemins de fer. Il dispose relativement aux compagnies téléphoniques et aux compagnies de chemins de fer, qu'il ne leur sera adjugé de dommages-intérêts que dans le cas où une compagnie de chemin de fer est tenue de donner accès aux fils des compagnies téléphoniques. Le troisième article statue sur un taux maximum de deux centins pour les voyageurs, sur tous les chemins de fer du Canada.

## L'ACTE RELATIF AU SENAT ET A LA CHAMBRE DES COMMUNES—AMENDEMENT.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice): Je présente le bill (n° 10) tendant à apporter certaines modifications à l'acte relatif au Sénat et à la Chambre des Communes. Ce bill suit la voie que vient d'indiquer l'honorable chef de l'opposition (Mr. R. L. Borden) touchant le projet de loi qu'il a reçu l'autorisation de présenter; sauf qu'il procède par voie de modification apportée au code pénal, tandis que je procède par voie d'amendement apporté à l'acte relatif au Sénat et à la Chambre des Communes. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami comprend qu'il importe de soumettre ce bill ainsi que l'autre de même nature au comite que j'espère voir nommer, vu que la création en est demandée par le chef de l'opposition de concert avec moi.

(On adopte la motion et le bill subit l'épreuve de la première lecture.)

## ACTE RELATIF AUX PRETEURS D'ARGENT—AMENDEMENT.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je présente un bill (n° 11) concernant les prêteurs d'argent. Ce bill est précisément semblable à celui qui fut adopté par le Sénat en 1900. Il protège les emprunteurs, en empêchant qu'on ne leur impose des taux d'intérêt exorbitants. On constatera, en l'étudiant, que ce bill est virtuellement calqué sur la mesure présentée au parlement impérial, vers l'année 1900.

(On adopte la motion et le bill subit l'épreuve de la première lecture.)

## JOUR DU SEIGNEUR.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je présente un bill (n° 12) concernant le Jour du Seigneur. Sous forme déclaircissements, je tiens à observer que dans la cause du procureur général d'Ontario et la compagnie des chemins de fer urbains d'Hamilton, le Conseil privé, en juillet 1903, a décidé que la loi d'Ontario tendant à empêcher la profanation du Jour du Seigneur, envisagée dans l'ensemble de son texte, était inconstitutionnelle et que l'assemblée législative d'Ontario avait outrepassé ses pouvoirs en l'édictant. On a donc jugé utile de faire établir une loi par le parlement fédéral qui jouit, incontestablement, du pouvoir de légiférer sous la forme et dans la teneur du bill présenté. Cette proposition de la loi proscrit les ventes, l'exercice des travaux ou négoces ordinaires, les excursions, les jeux institués en vue d'obtention de prix, l'ouverture de lieux d'amusement public pour lesquels on exige un prix d'entrée ; toute annonce de représentation ou d'autre chose défendue par le projet de loi en question. Les lois provinciales aujourd'hui en vigueur dans toute province du Canada demeureront en vigueur.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

## JUGES DES COURS PROVINCIALES.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Je présente le bill (n° 13), concernant les juges siégeant aux tribunaux provinciaux. Ce projet de loi tend à apporter certaines modifications à la loi présentée l'année dernière, loi sous l'empire de laquelle nous avons relevé le chiffre du traitement accordé aux juges présidant aux tribunaux provinciaux. Au cours du débat qui s'est engagé sur cette mesure, l'impression régnante a été que dorénavant ces juges n'exerceraient plus les fonctions d'arbitres. Or, il est constaté que certains juges n'ont pas interprété ce statut dans le sens que le gouvernement a évidemment voulu y attacher. Le projet de loi que je présente tend à réprimer la pratique signalée et à interdire aux juges l'exercice des fonctions d'arbitres, sauf toutefois, les arbitrages que pourrait leur assigner le gouvernement ou certains cas de ce genre. Le bill présenté statue que cette disposition législative ne

s'appliquera à nul arbitre qui sera entré en fonctions antérieurement à l'adoption de l'acte en question ; non pas qu'il tende à créer des complications ; car, d'ordinaire, dans l'acte ou la loi sous l'empire de laquelle les arbitres exercent leurs fonctions, il existe une disposition qui obvierait à tout embarras de ce genre ; mais il s'agit de sauvegarder ici les intérêts de ceux qui sont actuellement intéressés dans des arbitrages. On peut bien dire et c'est une observation qui a été formulée ici au cours du débat en question, que les juges sont des hommes honorables et qu'ils n'accepteraient pas semblables fonctions. Je ne sache point qu'il y ait rien de déshonorant de la part d'un juge à accepter ces fonctions sous l'empire de la loi dans sa teneur actuelle, et évidemment les juges sont convaincus que la loi les autorise encore à exercer la charge d'arbitre. Il s'agit ici de remédier à cet état de choses.

En outre, le bill en discussion contient une disposition qui nous autorise à obtenir des rapports, surtout relativement aux devoirs remplis par les juges des cours de comté, de façon à ce que le Parlement soit en mesure d'obtenir la réalisation du système que le gouvernement a déclaré vouloir adopter, ou à tout événement, afin que la répartition de la besogne judiciaire soit plus équitable qu'elle ne l'a été par le passé.

## ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

La Chambre aborde l'étude du discours prononcé par Son Excellence, à l'ouverture de la session.

M. W. ERSKINE KNOWLES (Assiniboïa-ouest). Ce n'est pas sans éprouver quelque sentiment d'appréhension que je prends la parole en ce moment dans cette enceinte législative. Je voudrais être en mesure de manier la parole à mon gré, pour m'élever à la hauteur des circonstances. Tout d'abord, je dois exprimer ici toute ma gratitude au sujet de l'honneur qu'on m'a conféré en me demandant d'accepter cette tâche et vous dire combien j'apprécie cette distinction. Mais, sans doute, par ce choix, on a plutôt voulu reconnaître l'importance du Canada occidental, à cette phase de notre histoire nationale et surtout celle de ce vaste collège électoral de l'Assiniboïa-ouest, que j'ai l'honneur de représenter.

Monsieur l'Orateur, dans son discours. Son Excellence aborde un grand nombre de questions, mais il n'entre point dans ma pensée de m'étendre sur chacune de ces considérations et afin de ne pas abuser des moments si précieux de la Chambre, je me bornerai à développer deux ou trois pensées exprimées dans cette harangue. Je tiens d'abord à présenter quelques observations au sujet de la question des assurances sur la vie, question qui agite fortement l'attention publique au Canada, en ce moment, et qui s'imposera sans doute aux plus vives sollicitudes du Parlement, au cours de la session. Théoriquement, l'idée qui préside aux assurances sur la vie est excellente. S'efforcer d'assurer l'avenir des veuves et des orphelins, c'est là sans doute une pensée marquée au coin d'une sage philosophie. Mais voici le danger ; c'est que dans la course effrénée vers les gains personnels, et dans cette lutte acharnée de la concurrence en affaires, il peut arriver que certains individus mettent en oubli le principal objectif de l'assurance-vie et ne tiennent compte que de leurs intérêts personnels, subordonnant ainsi l'objectif principal à un but d'ordre purement secondaire. Oui, c'est bien là le danger ; la tentation de faire d'un but purement secondaire l'objectif principal de l'exploitation de ce commerce de l'assurance-vie. Evidemment, on ne saurait obtenir d'assurances sur la vie qu'en en payant le prix; mais, d'autre part, le Parlement a le devoir de veiller à ce que les assurés, qui paient le prix de leurs assurances, ne soient pas fraudés. Le gouvernement fédéral à qui incombe le devoir de sauvegarder les plus chers intérêts du peuple canadien, doit veiller à ce que la veuve ne soit pas réduite à la mendicité et à la misère ; à ce que l'orphelin ne soit pas dépouillé de la réserve et des épargnes légitimement accumulées par un père prudent. De toutes les questions qui s'imposent à l'étude du Parlement canadien, je n'en sache peut-être pas qui soient plus intimement liées au bonheur des familles et qui touchent davantage aux assises mêmes des foyers canadiens que cette question de l'assurance-vie. Ce n'est pas par milliers, mais par dizaines et centaines de mille qu'il faut compter les foyers canadiens, à l'heure actuelle, dont la confiance en l'avenir et la stabilité reposent sur cette question d'assurance.

La commission royale créée par le Gouvernement s'acquittera, je l'espère, fidèlement des devoirs qui lui ont été assignés, se rendant pleinement compte des graves responsabilités dont elle est chargée, et s'efforçant d'employer tous les pouvoirs mis à sa disposition, afin d'atteindre l'objectif visé par l'Etat en la créant. Certaines compagnies d'assurance sur la vie ont bien voulu prendre l'initiative d'offrir spontanément leur coopération à cette commission. Pour ma part, ce zèle me semble quelque peu outré et suspect. Faisons une comparaison. Voici un magistrat, présidant au tribunal, appelé à faire l'instruction du procès d'un individu—et ne l'oublions pas, c'est le procès des compagnies d'assurance canadiennes qui s'instruit en ce moment—or, si cet individu ou si cette compagnie, sous le coup d'une accusation, se permettait d'indiquer à ceux qui ont mission de faire enquête sur son passé quelle partie de sa carrière devrait faire l'objet de l'enquête, ce serait là, à mon avis, une situation anormale, et qui prêterait à de graves soupçons. Espérons-

le, la commission en question ne consultera que ses propres inspirations et ne se laissera guider que par son propre jugement. Pour mon propre compte, le fait que certains personnages haut placés dans les compagnies d'assurance sur la vie ont témoigné de leur désir de prêter main-forte à cette commission, ce fait, dis-je, ne m'inspire pas une plus grande confiance, dans le régime de nos assurances sur la vie, au Canada. Il a surgi de graves soupçons au pays, à la suite des tristes révélations qui se sont fait jour, dans le monde des assurances, dans l'état de New-York. A mon avis, il est heureux que ces révélations se soient produites, car, s'il existe quelque fraude, soit à New-York soit au Canada, il importe que le public le sache. Quant au Canada, je ne voudrais point affirmer qu'il n'existe point de fraudes de ce genre. Si les officiers des compagnies d'assurance canadiennes eussent été en lieu d'accroître leur fortune personnelle aussi facilement que l'ont pu faire leurs congénères de l'état de New-York, je suis loin de croire qu'ils soient tellement intègres et qu'ils aient tellement le culte de l'honneur et des principes qu'ils eussent dédaigné cette tentation. Les membres de la commission dite des assurances, je l'espère, dans l'accomplissement des devoirs de leur charge, ne viseront pas tant à se concilier les sympathies des compagnies qu'à découvrir les fraudes; et c'est là, du reste, le seul moyen d'atteindre le but de l'enquête. Il est impossible, pour le moment, de dire d'avance de quelle mesure législative la Chambre sera saisie sur cette question. Je doute que le gouvernement ait déjà pris quelque initiative à cet égard; en réalité, la commission tire toute son importance du fait même que le rapport qu'elle élaborera formera la base et fournira les données sur lesquelles reposera le projet de loi dont sera saisie cette Chambre, en temps et lieu.

Il est une autre question abordée par Son Excellence dans le discours du trône, sur laquelle je désire, à titre de député de l'Ouest, présenter une courte observation. Son Excellence a fort naturellement exprimé le plaisir qu'elle a éprouvé en visitant les provinces de l'Ouest en septembre dernier; je dis, fort naturellement, car si l'on se rappelle que de 1867 jusqu'au premier septembre 1905, le grand objectif visé par les auteurs de la confédération n'avait pas encore atteint sa pleine réalisation et que ce but a été atteint ce jour-là même. On comprend, à coup sûr, que le représentant de Sa Majesté ait exprimé le vif plaisir qu'il éprouvait, en assistant à la naissance de ces nouvelles provinces. Ce jour-là qui vit se dérouler toute la pompe du cérémonial d'inauguration, le ciel souriait à la terre. Disons-le, dans nos prairies de l'Ouest la température est presque toujours d'une beauté idéale—malheureusement, mon pauvre organe affaibli par la maladie ne saurait guère rendre justice au sujet que je traite aujourd'hui, car je n'ai cessé d'être sous les soins du médecin, depuis mon arrivée dans l'Est. Dans cette circonstance nous pûmes saluer les personnages distingués qui visitent trop rarement l'Ouest et qui, je l'espère, viendront plus souvent dans l'avenir. Dans cette circonstance, la plus cordiale harmonie régnait entre toutes les classes de la population des provinces de l'Ouest, mais cette concorde, elle devait être bientôt troublée par des luttes politiques, peut-être les plus passionnées et les plus acrimonieuses qui se soient vues au Canada.



En ce moment, l'air de la prairie retentissait des accents de milliers d'enfants chantant nos beaux hymnes patriotiques canadiens avec un débordement de patriotisme. Rien d'tonnant, monsieur l'Orateur, que le Gouverneur général ait été ému de cette sècne, et que dans le texte du discours du trône, il nous redise le plaisir qu'il a éprouvé, au cours de cette visite, aux villes de Regina et d'Edmonton. D'autre part, j'ai le devoir de dire ici même, aujourd'hui, que toutes nos populations de l'Alberta et de la Saskatchewan conservent le plus précieux souvenir de la visite de Son Excellence et que le plaisir que cette visite leur a causé ne le sède en rien au plaisir éprouvé par Son Excellence même. Nous avous plaisir à constater que l'homme, occupant le poste le plus élevé au pays, prend un si vif intérêt aux affaires de l'Ouest, intérêt, du reste, parfaitement justifié. Jamais visiteurs ne seront plus cordialement accueillis dans les plaines de la Saskatchewan et de l'Alberta, que le seront Son Excellence et sa gracieuse compagne, chaque fois qu'ils voudront bien nous honorer de leur présence. Je le réprète, monsieur l'Orateur, dans cette heureuse circonstance, en ce beau jour de septembre, l'harmonie et la paix régnaient au sein de notre population, mais il me fait peine d'ajouter que cette harmonie devait bientôt recevoir une grave atteinte.

C'est avec regret que je dis, à peine la fumée du convoi qui nous quittait s'était-elle dissipée à l'horizon de la prairie qu'il arriva au pays certains individus chargés de commencer une agitation religieuse, et je dois ajouter que cette explosion de fanatisme religieux n'a pas pris naissance parmi nous. C'est de l'Est qu'a soufflé ce vent du fanatisme. Pour nous, citoyens de l'Ouest, nous refusons d'assumer pareille responsabilité ; nous sommes parfaitement en mesure de veiller à nos propres affaires cultuelles ; nous prions et nous adorons Dieu à nos propres autels ; nous nous servons de notre formulaire de prières, et nous donnons à nos enfants l'instruction que nous voulons, et nous ne souffrirons jamais que les citoyens de l'Est viennent nous dicter notre ligne de conduite. Quand viendra le jour où notre population sera d'une assez crasse ignorance pour avoir besoin du secours de ces messieurs en matière d'affaires cultuelles, alors nous serons bien aises de leur demander secours. Monsieur l'Orateur, je n'ai

pas besoin de présenter d'excuses à la Chambre pour lui avoir signalé ces faits. Il s'agissait alors, il est vrai, d'une élection provinciale ; mais, j'en suis convaincu, tous les députés de l'Ouest, tant libéraux que conservateurs, s'accorderont à dire avec moi, que les questions débattues au cours de cette campagne électorale n'étaient nullement des questions d'intérêt provincial, mais bien de nature fédérale. Le débat a roulé sur les deux lois d'autonomie votées, dans cette Chambre, par les honorables députés qui m'écoutent en ce moment. C'est à peine si nous avons entendu un mot de la politique provinciale. Je le répète, toute la discussion, au cours de cette campagne, a roulé sur les mesures portant en titre " loi relative à la Saskatchewan " et " loi relative à l'Alberta " respectivement, et il s'est passé d'assez comiques incidents au cours de cette campagne. Jamais je n'ai vu tant d'avocats, tant d'hommes de loi envahir pour ainsi dire une province. J'ai entendu de mes propres oreilles, dans certaines maisons d'école disséminées par la prairie, des individus qui n'avaient jamais même ouvert un ouvrage de droit discuter doctement et savamment l'article 91 de l'acte de l'Amérique septentrionale britannique. J'ai entendu révoquer en doute les opinions de nos avocats les plus éminents, les lumières du barreau canadien et j'ai entendu décréter ces hommes d'erreur. Mais il me fait peine d'ajouter que cette campagne a offert un aspect plus regrettable. Je regrette d'ajouter que dans les discussions relatives à l'Alberta et à la Saskatchewan, on a fait appel à notre protestantisme, on nous a adjuré de nous lever en masse comme le firent jadis nos ancêtres, lorsque l'*Armada* alla attaquer les côtes de l'Angleterre.

Bref, ça été une campagne marquée par une incroyable intolérance. Tous ceux qui avaient des relations avec le gouvernement fédéral, on les montrait partout du doigt, comme des hommes ligués ensemble pour dépouiller les citoyens de l'Ouest de leurs privilèges les plus chers. Il est venu de l'Est des agitateurs avec mission d'attaquer ce qui constitue le plus précieux trésor de l'âme humaine: la religion, et de s'en servir pour les usages les plus vils et les plus méprisables. Monsieur l'Orateur, ma critique ne s'adresse ici à aucun parti politique canadien. Tout mon respect est acquis aux libéraux sincères comme aux conservateurs convaincus. Mais ce qu'il s'agissait alors de combattre, c'etait " l'Association des Droits provinciaux " chose dont le Seigneur veuille bien nous délivrer à jamais. Enfin, la campagne se termina et vint le jour du scrutin. Jamais le parti libéral n'a été cité devant un autre tribunal que celui de l'opinion publique; il ne connaît pas de tribunal d'appel plus élevé que celui du bureau de scrutin, soit dans les grandes cités de l'Est soit dans les solitaires prairies de l'Ouest, et c'est à ce tribunal que nous avons interjeté appel. Donc, c'est au bureau de vote, que nous nous sommes dirigés, et sur les 50 mandats qui faisaient l'objet des luttes électorales dans le Nord-Ouest, les libéraux en ont gagné quarante et nos adversaires dix. Depuis cette époque, nous avons eu des élections complémentaires dans la Saskatchewan et l'Assiniboïa-ouest. Dans le le comté de la Saskatchewan, le candidat libéral a été élu par acclamation et dans celui d'Assiniboïa ouest, que j'ai l'honneur de représenter, " l'Association des Droits provinciaux" et l'"Association conservatrice " sont entrées en pourparlers et ont décidé de ne pas porter de candidat sur les rangs. On prétend que le gouvernement libéral de la Saskatchewan a escaladé le pouvoir, grâce à l'influence des townships reculés de l'intérieur ; mais dans l'Assiniboia-ouest se trouvent les trois villes les plus populeuses, l'emportant à cet égard sur toute autre ville de la Saskatchewan— Regina, Moosejaw et Medecine Hat; et cependant nos adversaires se sont réunis en congrès et ont décidé de ne pas présenter de candidat. Je le répète, monsieur l'Orateur, je n'ai pas besoin d'offrir d'excuses à cette honorable Chambre, pour lui avoir signalé ces faits, parce que c'est une question de nature fédérale qui a fait l'objet de débats au cours de cette campagne ; et comme la dernière élection s'est faite sous l'empire de la loi votée par cette Chambre, la session dernière, il convient sans doute que je vous informe respectueusement que les deux gouvernements naissants de la Saskatchewan et de l'Alberta, ont commencé l'exercice de leurs fonctions sous les plus heureux auspices. Dans l'Alberta, il y a à la tête des affaires un cabinet presque idéal, composé à la fois d'hommes habiles et fortement ancrés dans la confiance populaire. En réalité, nous n'avons qu'un reproche à faire à ce gouvernement, c'est qu'il est trop fort, car l'opposition ne se compose que de deux députés, le " leader " et le " whip ". Dans la province de la Saskatchewan, règne un gouvernement qui relativement au nombre des députés de l'assemblée législative, est plus fortement assis au pouvoir que ne l'est le gouvernement fédéral lui-même et le chef de ce gouvernement est un homme qui possède, je crois, l'affection de presque tous les députés aux Communes. Mais qu'il jouisse, oui ou non, de l'affection de tous nos collègues, j'en suis convaincu, il commande l'admiration et le respect dans cette Chambre et je suis heureux de pouvoir le dire ici, ce chef de gouvernement, et son cabinet, dont l'un des membres a aussi fait partie de cette assemblée délibérante, se consacrent à l'exercice de leurs fonctions et à l'accomplissement de leurs devoirs avec tout le zèle qu'ils ont déployé dans l'exercice de leur mandat, lorsqu'ils faisaient partie de cette Chambre. Somme toute, voici, à mon avis, l'enseignement qui se dégage du résultat des élections dans l'Alberta et dans la Saskatchewan qui ont abouti, je le répète, à l'élection de quarante

libéraux contre dix adversaires, ainsi que des élections complémentaires qui se sont faites par voie d'acclamation ; et, j'en suis convaincu, tous ceux qui ne jugent pas les questions politiques du même œil que moi, s'accorderont à dire avec moi, que cette question scolaire dont on s'est servi au Nord-Ouest, come d'une arme politique pour les fins les plus inavouables, est aujourd'hui définitivement reléguée parmi les choses du passé.

Son Excellence fait aussi allusion à la prospérité du pays, et au mouvement accentué de l'immigration. Je suis heureux de le dire, le mouvement d'immigration qui promet de se déverser au cours de l'année courante sera le plus fort et le plus puissant que nous ayons jamais vu. Nombre d'immigrants nous viennent de l'Europe continentale et c'est là une classe d'immigrants qui font une impression toute particulière sur nos provinces de l'est, puisqu'ils passent à travers ces provinces en venant de nos ports sur l'Atlantique. Il est toutefois un autre puissant courant d'immigration dont les honorables députés, j'en suis sûr, n'apprécient pas suffisamment l'importance. Dans la ville que j'ai l'avantage d'habiter, Moosejaw, il existe actuellement un service quotidien de trains de chemin de fer pour la saison d'été, venant des villes de Saint-Paul et de Minnesota et tous les jours il nous arrive deux trains bondés de cultivateurs d'un type tout à fait supérieur, qui viennent de la république voisine, s'établir dans nos prairies de l'Ouest. Cet important et précieux élément n'est peut-être pas suffisamment apprécié par nos collègues dans cette Chambre, et son importance n'est pas reconnue comme elle le mérite, car ces immigrants ne passent pas à travers les villes de l'Est comme le font les immigrants du continent européen ; mais c'est là un élément dont nous ne saurions trop hautement apprécier la valeur. Disons ici un mot des doukhobors et des Galiciens, à l'adresse desquels il a été lancé tant de critiques malveillantes par le passé. Je tiens à affirmer ici que ces doukhobors et ces Galiciens sont ceux-là même qui tirent du sol de nos territoires du Nord-Ouest l'argent qui se dirige vers l'Est et contribue à l'édification de nos industries manufacturières de l'Est, permettant ainsi à nos capitalistes d'acheter des automobiles et autres objets de luxe, accompagnement obligé de la richesse. Que ceux qui se montrent si empressés à critiquer les doukhobors et les Galiciens viennent visiter le Nord-Ouest, et ils se convaincront quels honnêtes et heureux citoyens ces immigrants font, citoyens qui feraient honneur à tout le pays.

Monsieur l'Orateur, le Canada n'est guère en lieu de se plaindre aujourd'hui. Nos provinces de l'ouest jouissent d'une prospérité sans précédent, et les conséquences de cette prospérité se manifestent dans nombre de fabriques prospères qui font leur exploitation dans les provinces de l'Est. L'année dernière, notre récolte de l'Ouest a presque atteint le chiffre de cent millions de boisseaux et nous avons éprouvé beaucoup de difficulté à transporter ces grains vers le littoral. Nos cultivateurs arrivaient presque au point du jour, aux élévateurs de grain, et attendaient jusqu'à l'aurore du jour suivant sans pouvoir toujours réussir à faire décharger leur blé, et cependant, nous entendons des gens pusillanimes murmurer qu'il n'est nullement nécessaire de construire un nouveau réseau transcontinental. A mon humble avis, il y a cinq ans qu'on aurait dû le construire. Tant que ce réseau de chemin de fer ne sera pas en pleine exploitation, il n'y aura guère lieu d'espérer que le dégorgement de nos transports de l'Ouest s'effectue. Monsieur l'Orateur, l'Ouest, aujourd'hui, est pour ainsi dire au seuil de la prospérité et de la grandeur. Nous n'avons encore qu'un seul réseau transcontinental complètement terminé et le pays desservi par ce réseau ne contient qu'une population fort disséminée. Dans quelques années d'ici, nous aurons trois réseaux complets et le développement énorme qui en résultera, personne aujourd'hui ne saurait se le figurer. Que nos concitoyens de l'Est continuent à ériger des fabriques ; car nous aurons besoin de tous les produits qu'ils nous pourront fournir. Aujourd'hui, les capitalistes et les industriels de l'Est sont impuissants à se figurer les immenses capacités de l'Ouest. Il faut habiter ce pays pour se faire une idée de l'énormité des besoins des colons établis dans ces vastes prairies, besoins auxquels les centres industriels des provinces de l'Est devront subvenir.

Je suis heureux de dire que sous l'égide du nouveau ministre de l'Intérieur (M. Oliver), qui dirige cette branche de l'administration avec tant d'habileté et de satisfaction, il y a tout lieu de croire que la prospérité dont nous avons joui dans le passé, ne se ralentira pas. Cette prospérité qu'un ciel propice a fait naître dans l'Ouest, est un don perpétuel, et nous verrons bientôt cette vaste contrée marcher de front avec l'Est. Là-bas, dans nos immenses prairies, libéraux comme conservateurs, Anglo-Saxons comme citoyens d'autre origine—doukhobors ou Galiciens—tous ceux qui vivent sous ce ciel d'abondance, ont à cœur de suivre le sentier du devoir et de l'honneur, et de persévérer, afin d'atteindre le faîte des aspirations nationales du Canada.

Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général en réponse au discours du trône.

M. WILLIAM CHISHOLM (Antigonish) : C'est avec hésitation, Monsieur l'Orateur, que je me lève pour appuyer la motion de l'honorable député d Assiniboïa-ouest (M. Knowles), qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence en réponse au discours du

trône. Lorsque le très honorable sir Wilfrid Laurier, chef respecté du gouvernement, m'a prié d'entreprendre cette tâche, je restai indécis, malgré l'honneur qu'il me faisait, car j'étais conscient de mon inaptitude à traiter convenablement du sujet. Mais quand j'eus considéré que l'invitation était une gracieuseté à l'adresse de la province d'où je viens et de la circonscription électorale qui m'a récemment honoré de son mandat, je crus que je devais faire taire mes scrupules. La confiance que j'ai dans cette généreuse indulgence qu'accordent d'ordinaire les honorables députés de cette Chambre aux députés nouveaux et inexpérimentés, fortifie mon courage dans cette tâche responsable que j'ai assumée. Lorsque je vous aurai fait l'aveu, monsieur l'Orateur, que c'était la première fois de ma vie, jeudi dernier, que j'avais jamais assisté, même comme simple spectateur, aux délibérations de cette Chambre, voire de tout autre parlement ou législature, vous sympathiserez avec moi dans mon ingénuité, j'en suis sûr, et vous me pardonnerez d'autant plus généreusement mes fautes. C'est donc en me recommandant à l'indulgence de la Chambre que j'entreprends, avec mon peu de prétentions, de soumettre quelques observations sur le discours du trône. Avant d'entrer en matière, je tiens à dire, cependant, que l'honorable député qui m'a précédé a traité le sujet si savamment, si éloquemment et si heureusement, qu'il me reste peu de chose à faire, si ce n'est de réitérer les sentiments qu'il a exprimés avec tant de bonheur et de conviction.

Les honorables députés de cette Chambre et le pays en général, doivent être contents de constater les progrès que fait le Canada et la grande prospérité dont il jouit. Les gigantesques enjambées que notre jeune nation a faites dans toutes les avenues du commerce depuis l'avènement au pouvoir de l'actuel gouvernement, a attiré l'attention, a même provoqué l'admiration, non seulement du Royaume-Uni et de la république voisine, mais de tout le monde civilisé. Comme l'a dit M. Alfred Mosely dans le "Times" de Londres, le Canada est aujourd'hui le plus précieux joyau de l'empire. Nul pays au monde, monsieur l'Orateur, où le peuple soit plus heureux, plus content et plus prospère. Toutes les branches de l'industrie, l'agriculture, les manufactures, le commerce ont senti la poussée du progrès depuis dix ans et se sont développées d'une façon prodigieuse.

Nos terres ont produit au delà de toutes nos plus belles espérances, et de ces produits, les cultivateurs ont reçu plus d'argent en somme que jamais auparavant. Dans les villes et les villages, le mouvement des machines et le bruit des usines charment l'oreille. Les manufactures ont grandi et prospéré d'une façon exceptionnelle. Le fait est que la grande difficulté contre laquelle nos manufacturiers ont à combattre, est de tâcher de suffire à la demande et de faire face à la somme toujours croissante de besogne qu'ils sont appelés à exécuter. Jamais dans l'histoire de notre pays les ouvriers ont-ils été aussi activement employés et aussi bien rémunérés. Ce n'est que par la comparaison des statistiques canadiennes à différentes époques, que l'on peut arriver à calculer et à apprécier les progrès du pays. Ce n'est pas mon intention, monsieur l'Orateur, de m'exposer à abuser de la patience de la Chambre, en me perdant dans une infinité de chiffres. D'habitude, les chiffres sont arides et n'offrent pas d'intérêt, quoique ceux que je voudrais soumettre en ce moment, devraient être plus instructifs, attendu qu'ils sont l'exposé glorieux du progrès et de la prospérité du Canada.

Je vous ai promis de ne pas entrer dans d'interminables détails de statistiques, mais je tiens à citer des faits et des chiffres qui jettent un peu de lumière sur l'état de nos progrès. Ainsi, je dis qu'en 1896, notre commerce d'exportation et notre commerce d'importation se chiffraient à $121,000,000 et $118,000,000 respectivement ; en 1904, ces chiffres étaient de $214,000,000 et de $259,000,000 respectivement ; depuis cette dernière date, l'augmentation a été proportionnelle. Voilà bien une idée du progrès que nous avons accompli. Passons aux produits agricoles. Pendant les sept mois expirés au mois de janvier dernier, le Canada a exporté pour une valeur de $84,000,000 environ de produits agricoles; le total, pendant les sept mois correspondants, l'année dernière, a été de $66,000,000, soit une augmentation de $18,000,000. Est-ce surprenant qu'un sourire de satisfaction se dessine sur la franche physionomie du cultivateur ? Prenons les manutures. Pendant la même période, en 1905, les produits manufacturés exportés du pays ont atteint une valeur de $13,250,000, tandis que pour la période correspondante en 1904, le total n'a été que de $12,000,000. Ces chiffres provoquent-ils des récriminations ? Annoncent-ils que les manufactures languissent, chôment ou s'en vont à la ruine ?

Le même développement s'annonce dans nos affaires minières. En 1905, les mines ont produit une augmentation de $10,800,000, comparativement à 1904, malgré une diminution de $2,000,000 dans la production du Klondike. L'application des procédés ordinaires pour déterminer le développement du pays, établit que la somme des affaires a doublé en Canada depuis dix ans. Dix ans sont peu de chose, même dans l'existence de l'homme; a bien plus forte raison dans l'existence d'un peuple. Cependant dix ans ont produit ce superbe résultat.

Comparons la somme du commerce canadien à différentes époques. En 1896, le total du commerce était de $240,000,000. Pendant l'année qui vient de se terminer, la somme du commerce a été de $500,000,000.

Si dans les derniers cinq mois de l'exercice courant, le commerce reste dans les limites qu'il a atteints pendant les cinq mois correspondants du dernier exercice, le total

n'en sera pas moins de $514,000,000. Un fait digne de mention, c'est que le Canada occupe le troisième rang parmi les nations, pour le *per capita* de son commerce. La Belgique et l'Angleterre sont en avant du Canada, mais nous arrivons facilement en troisième lieu. Cet état doit nous enorgueillir et nous inspirer une confiance illimitée dans notre avenir.

Cette prospérité ne s'est pas fait sentir que dans un endroit du pays. Elle s'annonce généralement dans toutes les provinces du Dominion. L'honorable député qui a proposé l'adresse a fait allusion à la prospérité de l'Ouest. On voudra bien me pardonner si je m'appesantis sur la prospérité de l'Est. La population des Provinces maritimes, particulièrement de la Nouvelle-Ecosse, a été favorisée d'une façon très appréciable. Une nouvelle ville y a surgi en ces dernières années, la ville de Sydney. J'ai été surpris d'apprendre, par un article du "Maritime Merchant", que dans un rayon de dix-huit milles de Sydney, 17,112 ouvriers trouvent de l'emploi et gagnent $765,049 par mois. Vous ne devez pas ignorer, monsieur l'Orateur, que les villes du Cap-Breton étaient, il n'y a pas encore très longtemps, dans un état semi-comateux et de dégénérescence. Grâce à la sage administration de la législature de la Nouvelle-Ecosse et à l'encouragement généreux de ce Gouvernement, la scène est changée. La "Dominion Coal Company" s'y est établie il y a quelques années et son initiative a inauguré une ère de prospérité industrielle pour le Cap-Breton et la Nouvelle-Ecosse. Puis vint la gigantesque entreprise de la "Dominion Steel Company". Avantageusement dotée par la nature, la houille et le minerai de fer s'y trouvant en abondance, nul doute que Sydney verra d'autres industries s'ajouter à celles qui la distinguent et qui contribueront à la prospérité et à la richesse nationales. J'oserais dire que Sydney n'est encore qu'au début de son développement industriel. Vous serez peut-être surpris, monsieur l'Orateur, d'apprendre que le bureau de poste de cette ville a émis, l'an dernier, plus de mandats-poste qu'aucune autre ville de l'est du Canada. Halifax et Saint-Jean le cèdent à Sydney sous ce rapport. Si je me restreins ainsi aux conditions qui existent dans l'Est, ce n'est pas que je suis imbu de l'esprit de provincialisme, mais simplement pour donner un aperçu de la prospérité et du progrès qui existent dans toute l'étendue du Canada. Les mêmes conditions existent depuis l'Atlantique jusqu'au Pacique.

Le discours du trône fait allusion aux travaux satisfaisants du tracé du nouveau chemin de fer transcontinental, particulièrement de la section de l'Est. C'est un plaisir d'apprendre que le tracé de 395 milles de cette division est déjà arrêté. Quoique la division de l'Ouest ne soit pas sous la dépendance de la commission du gouvernement, elle n'en est pas moins une partie de cette vaste entreprise, et il est intéressant de savoir que mille milles de cette section de la construction a été jusqu'ici adjugée aux entrepreneurs.

Il est impossible d'apprécier ce chemin de fer à sa juste valeur. Il aura un effet non seulement matériel, mais patriotique sur la grandeur future du Canada, en ce sens qu'il cimentera davantage les relations entre les provinces. Les pères de la Confédération reconnaissaient l'efficacité de ce moyen pour stimuler le sentiment de l'unification, car, à l'époque de l'union, en 1864, une des conditions de la confédération fut que le chemin de fer intercolonial serait construit pour relier entre elles les provinces de l'Est et de l'Ouest d'alors. Pour la même raison, quand le nouveau Transcontinental sera construit, le lien des provinces sera resserré davantage en donnant plus de vigueur au sentiment d'union.

Inutile pour moi de commenter l'utilité de ce chemin de fer, dont la nécessité se fait absolument sentir depuis que le courant de l'immigration s'est dirigé vers notre pays et que nous recevons en grand nombre les colons de l'Angleterre, de l'Ecosse, de l'Irlande et des Etats-Unis. L'honorable député qui a proposé l'adresse craint même que la construction de ce chemin de fer n'ait été décrétée trop tard. Souhaitons qu'il n'en est pas ainsi. Quand le Transcontinental sera construit et que les échanges entre les pays orientaux, la Chine, le Japon, les Indes, et les pays d'Europe auront adopté la grande route canadienne, cette ligne aura un surcroît de trafic. L'est du Canada, la Nouvelle-Ecosse, comme le grand quai du Dominion, sera alors le lieu de débarquement et d'embarquement de ce commerce universel.

Je dirai aussi, relativement à l'immigration, que nous devons être flattés de voir le grand nombre de citoyens des Etats-Unis qui viennent chercher chez nous le bonheur et la prospérité. Ce sont des colons très acceptables et qui sont déjà familiers avec notre genre de vie. C'est un plaisir de voir que ceux qui sont déjà établis ont adopté d'emblée nos lois et nos coutumes et qu'ils sont la classe la plus avancée de nos colons. Quoique nous ayons une foi illimitée dans le Canada et ses institutions et que nous ayons pleine confiance dans sa faculté d'absorber et d'assimiler toutes les nationalités et toutes les classes qui peuvent aborder sur ses plages et d'en faire généralement de bons et paisibles citoyens, imbus du désir commun qui est la grandeur du pays, il nous est tout particulièrement agréable de constater que la plus grande partie des immigrants qui sont arrivés l'année dernière étaient d'origine britannique, et il y a tout lieu d'espérer qu'un plus grand nombre encore de ces immigrants profiteront des superbes avantages qui leur sont offerts dans notre pays. Tous les paquebots venant d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande sont chargés d'immigrants, et les salles d'immigrants à Halifax et Saint-Jean pré-

sentent des scènes de grande activité à chaque débarquement. Des trains regorgeant de monde sont dirigés chaque jour vers l'Ouest. Je n'hésite pas à dire que dans dix ans d'ici notre population ne sera plus de six ou sept millions seulement, mais bien de quinze, vingt ou vingt-cinq millions.

Le discours du trône fait aussi allusion à la prise de possession de la garnison de Halifax et à la fortification d'Esquimault par le gouvernement du Canada. Voici, monsieur l'Orateur, des questions d'intérêt historique. Pendant cent cinquante ans des troupes impériales ont tenu garnison à Halifax et les dernières de ces troupes ont abandonné notre pays ces jours derniers. On allègue en certains quartiers que le Canada ne fait pas son devoir en ce qui concerne sa défense, qu'il ne paraît pas disposé à vouloir prendre sa part de responsabilité en contribuant au soutien de l'armée et de la marine de guerre. On dit même que c'est écornifler que d'accepter du gouvernement britannique la protection de son armée et de sa marine de guerre sans le payer en retour. Il n'y a rien de plus inexact, monsieur l'Orateur. Bien vrai que nous ne contribuons pas directement à l'échiquier impérial, mais nous faisons notre devoir, nous payons notre écot. Tout en remerciant la Grande-Bretagne de la protection que nous offre son armée et sa marine de guerre, tout en la remerciant pour ce qu'elle fait pour le Canada sous ce rapport, nous refusons d'admettre que nous recevons cette protection par charité et gratuitement. Nous avons fait notre devoir courageusement et convenablement. Ceux qui seraient tentés de diffamer le Canada en disant qu'il ne contribue pas sa quote-part au budget de la défense nationale, feraient bien de lire le discours prononcé par sir Charles Tupper devant la ligue de l'empire britannique, à Ottawa, en 1899. Le vieux politique déclara alors qu'à l'époque de la confédération, sir John A. Macdonald, sir Georges-Etienne Cartier, l'honorable Geo. Brown et quelques autres Canadiens distingués se rendirent à Londres, en qualité de commissaires, pour négocier avec les autorités impériales et discuter les relations entre les deux pays, ou plutôt les obligations que le Canada devait assumer au point de vue de sa défense. Il fut alors convenu que si le Canada dépensait un million par année pour sa milice, l'Angleterre serait prête en toute occasion à lui accorder la protection de toute sa flotte et de son armée. Eh bien, monsieur, qu'a fait le Canada ? Il n'a pas seulement dépensé un million par année, mais il a fait plus. En construisant le Pacifique Canadien, sans un sou d'aide de l'empire, le Canada a contribué à la défense impériale, car aujourd'hui, l'Angleterre peut expédier ses troupes par le Pacifique Canadien pour équiper ses flottes dans l'océan Pacifique, sans quoi elle ne pourait le faire. Sir Charles Tupper a fait valoir en cette occasion l'importance du Pacifique Canadien sous ce rapport, et M. Jos. Chamberlain l'a lui-même reconnu dans certains de ses discours sur la fédération impériale. Mais le Canada a fait plus. Il est à construire un transcontinental national et l'avantage que la Grande-Bretagne a tiré du Pacifique Canadien sera doublement accru par la construction du Grand Tronc Pacifique. Plus que cela encore, le Canada a prouvé qu'il est prêt et volontiers d'aider l'Angleterre généreusement lorsque l'occasion s'en présente, tel que, par exemple l'envoi de milliers de ses sujets dans le sud de l'Afrique, pour renforcir les troupes impériales. Ainsi, je dis que le Canada accomplit aujourd'hui son devoir, non pas, je le répète, en contribuant directement à l'échiquier impérial, mais en se chargeant d'une partie du fardeau de sa défense, en soulageant le gouvernement britannique du coût de la garnison de Halifax et Esquimault. La garnison de Halifax et la défense d'Esquimault coûteront à peu près un million. Il en coûtera environ huit cent mille piastres pour l'entretien des hommes et près de deux cent mille piastres pour l'entretien des fortifications. De sorte que nous soulageons le gouvernement britannique d'un autre million chaque année, en le déchargeant de cette responsabilité. Ce n'est pas tant par devoir que par affection et de son plein gré que le Canada se charge de ce nouveau fardeau.

L'honorable député qui a proposé l'adresse a parlé du bonheur qui règne dans les nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Je suis sûr que tout loyal sujet canadien se réjouit de savoir la population si heureuse dans cette contrée. Toutes les provinces du Dominion souhaitent la plus cordiale bienvenue à leurs jeunes sœurs comme membres de la confédération. On a prétendu que les esprits étaient mécontents dans ces provinces de l'Ouest à cause des dispositions constitutionnelles relatives aux écoles. La réponse la plus éloquente à cette insinuation est le résultat des élections partielles pour le parlement central de même que les élections partielles pour les législatures provinciales. Ces résultats prouvent que ces prétendues dissensions sont de pures inventions, fruit du cerveau malade de certains journalistes sans responsabilité, désireux de semer la discorde et la zizanie. Mais, monsieur, s'il était nécessaire de donner d'autres preuves de la cordialité qui existe dans ces provinces, nous n'aurions qu'à lire le troisième paragraphe du discours du trône. Il n'y a pas à se tromper sur l'interprétation de ces paroles qu'a prononcées Son Excellence :

> Il n'y a pas au monde de population plus heureuse et plus contente.

Il est vrai que, règle générale, le discours du trône reflète les opinions et les vues du gouvernement, mais il faut faire exception

pour ce cas particulier. Ce paragraphe est le témoignage du représentant de la couronne lui-même, qui a visité ces provinces, qui a vu de ses yeux et qui est au fait de ce qui s'y passe. C'est un plaisir, vraiment, d'avoir un tel témoignage, un témoignage si convaincant de la paix et de la concorde qui règnent là-bas, et qui augurent si bien pour l'avenir de ces grandes provinces. Il n'y a pas encore bien des années, la masse ouvrière d'un côté et les manufacturiers du Canada de l'autre semblaient rangés en antagonisme lorsque les bleus et les rouges se regardaient avec défiance, voire avec aversion, lorsque le Bas-Canada et le Haut-Canada se jalousaient mutuellement. Par bonheur ces temps ne sont plus, ces sentiments s'éteignent, ils ont même cessé réellement d'exister. Tous nous comprenons et admettons le sens réel du véritable esprit national. Nous comprenons que si le Canada doit remplir le rôle qui lui est destiné, et nous espérons qu'il le remplira, les préjugés et l'intolérance doivent disparaître. Il y a à peine un an, nous avons été menacés d'un de ces soulèvements politico-religieux qui ont tant retardé dans le passé le progrès et l'avancement du pays. Heureusement le feu de l'intolérance ne pût être attisé. Le sentiment national resta inébranlable.

Je répète que c'est un véritable plaisir de savoir que la concorde règne dans les nouvelles provinces. C'est une vaine espérance de s'attendre à vivre dans un grand pays, si les différentes races qui l'habitent ne peuvent sympathiser ensemble. Nous avons commencé à nous rendre compte que dans un pays mixte comme le nôtre, tout le monde ne peut penser et croire d'une même manière. Nous respectons les opinions—qu'on les appelle préjugés si l'on veut. Néanmoins les différends et les malentendus continueront à subsister, il faut l'admettre, mais le véritable esprit national, celui qui doit nous conduire à bon port, est l'esprit de tolérance large et de respect mutuel.

Je désire enfin parler du paragraphe de l'adresse qui a trait au bill concernant l'observance du dimanche. Nous n'avons qu'à nous louer de la présentation de ce projet de loi devant le Parlement. Les Canadiens doivent être tout particulièrement intéressés à la bonne observance du jour du Seigneur. Si le Canada doit atteindre ses hautes destinées, il doit édifier sur des bases solides et une des nécessités fondamentales est le respect qui est dû au jour du sabbat des chrétiens. Les lois ne font pas le sens moral d'un peuple, mais il est à souhaiter que le sentiment, le principe de l'observance du dimanche soit consacré en Canada.

J'ai le plaisir d'appuyer la motion qui vient d'être proposée.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Monsieur l'Orateur, c'est un plaisir pour moi de féliciter les honorables députés qui viennent d'adresser la parole. Ils se sont acquittés, en termes choisis et parfois éloquents, de la tâche de proposer que cette adresse réglementaire soit présentée à Son Excellence, en réponse au discours du trône. Je suis sûr que nous sommes tous disposés à admettre la presque totalité de ce qu'ils ont dit. Je ferai remarquer toutefois à l'honorable député qui a proposé l'adresse, que je regrette sincèrement qu'il n'ait pas été ici pendant la dernière session, pour convaincre le Gouvernement et son chef que la population de l'Ouest peut régler ses propres affaires religieuses. J'oserais dire que s'il eut été ici, il eut probablement, et avec quelque autorité, fait valoir cette doctrine. C'est un fait remarquable qu'il ait consacré une partie si considérable de son discours à traiter un sujet qu'il dit être relégué aux choses du passé. J'ai appris avec plaisir, de la bouche d'une personne aussi familière avec les affaires de l'Ouest, que la qualité de l'immigration est si satisfaisante. Pour moi, d'après les observations que j'ai recueillies lors de mon dernier voyage dans l'Ouest, je reconnais l'à-propos de ce que l'honorable député a dit des Galiciens. Je n'ai aucun renseignements personnels au sujet des doukhobors dont il a parlé. Je me permettrai d'ajouter que s'il faut avoir une automobile pour se rendre un compte exact des bonnes qualités de ces colons, je regrette de ne pas pouvoir me classer parmi les privilégiés.

L'honorable député qui a secondé l'adresse vient de ma province et je le félicite également. Il nous a donné des statistiques qui sont très réjouissantes, sans doute, en autant qu'elles montrent les progrès qu'a accomplis le pays. Il a fait allusion au sourire de contentement et de satisfaction qui s'épanouit sur la bonne physionomie du cultivateur. Je ne crois pas que ce soit un sourire aussi épanoui que celui qui se dessinait sur la physionomie de sir Richard Cartwright, ministre du Commerce, lorsque ces mêmes cultivateurs prêchaient à ses collègues le ministre des Finances et le ministre des Douanes l'importance d'adhérer aux principes de la politique fiscale énoncés par la convention libérale d'Ottawa en 1893.

Avant de continuer mes remarques sur le discours du trône, je tiens à exprimer mon profond regret et celui des députés de la gauche pour la perte que nous avons éprouvée dans la personne du ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable M. Raymond Préfontaine. Ceux d'entre nous qui ne partageaient pas les mêmes opinions que M. Préfontaine sur les questions d'intérêt public, reconnaissaient son grand talent et la sincérité de son dévouement à la cause du peuple ; ils reconnaissaient aussi et surtout sa force de caractère et l'impulsion vigoureuse qu'il imprimait à son ministère, et qui, je crois, aurait beaucoup contribué à l'amélioration des choses le long du Saint-Laurent. M. Préfontaine était un homme de caractère ; il avait ses opinions et il les exprimait

sans ambages et j'ai la conviction que pas un des députés qui s'assoient à votre gauche, monsieur l'Orateur, n'a jamais eu la moindre animosité contre lui. Nous l'aimions tous, nous reconnaissions tous ses talents, et nous joignons à celle des honorables députés de la droite, la douleur que nous ressentons de l'avoir vu partir dans la vigueur de l'âge, dans les débuts de sa carrière et au milieu de la vaste entreprise dans laquelle il était alors engagé. Le gouvernement de la république française a profité de cette occasion, pour honorer notre pays et les hommes publics de notre pays d'une manière qui nous a profondément impressionnés. Ces honneurs conférés non seulement par le gouvernement français, mais par le gouvernement anglais également, ont été très sensibles à tous les Canadiens indifféremment des opinions politiques. Ils ont fourni une heureuse opportunité de donner cours aux bonnes relations, à l'entente cordiale qui existent présentement et qui, je l'espère, existeront toujours, entre la république française et l'empire britannique auxquels nous devons allégeance.

J'appuierai légèrement sur les changements ministériels qui ont été effectués pendant les vacances. Le Parlement et le Gouvernement ont perdu la collaboration de sir William Mulock, un homme de grande expérience dans la vie publique, un homme d'une profonde érudition, un homme avec lequel, malgré que nous ayons eu parfois de rudes combats devant cette Chambre, je n'ai jamais eu que les amicales relations. Le nouveau directeur général des Postes le remplace ; et il me sera bien permis de saisir l'occasion de féliciter les honorables députés libéraux de la province d'Ontario, de la touchante marque d'estime et d'appréciation que l'honorable premier ministre leur a donnée en ne jugeant pas un seul d'entre eux suffisamment capable de prendre charge du ministère des Postes. Je connais parmi ces honorables députés de la droite plusieurs hommes qui ont acquis beaucoup d'expérience dans la vie publique, des hommes que nous, députés de la gauche, avons au moins considérés comme habiles à diriger n'importe quel département public. Je regrette que notre opinion à ce sujet n'ait pas été partagée par l'honorable premier ministre. Tout le monde est d'accord sur le très grand mérite du nouveau ministre (l'honorable M. Aylesworth), avocat éminent, qui ne le cède à personne en Canada comme juriste. Mais, je me demande si réellement l'administration des postes nécessite les services spéciaux d'un juriste distingué. J'aurais cru que quelqu'un parmi les hommes d'affaires de la droite eût pu remplir cette haute situation avec autant d'aptitudes que mon honorable ami, qui, j'en ai la conviction, saura donner pleine et entière satisfaction au public dans l'accomplissement de son devoir. Nul doute que les fonctions de directeur général des Postes sont importantes, mais faut-il croire que l'un quelconque des quinze ou vingt députés que je vois à droite, ou que je devrais y voir, s'ils étaient à leur place, n'aurait pas été aussi habile à remplir les fonctions de directeur général des Postes que l'honorable ministre qui occupe cet emploi ?

Nous regrettons un peu la saison tardive de la convocation des Chambres. L'honorable premier ministre a fait allusion au malheureux accident dont l'honorable ministre des Finances a été victime. Je désire exprimer ma vive sympathie et en même temps l'espoir que nous reverrons bientôt l'honorable ministre à son siège, jouissant de sa vigueur habituelle et capable de vaquer à ses affaires. J'accepte la déclaration de l'honorable premier ministre affirmant que ce fâcheux contretemps est cause que le Parlement ne s'occupera pas de la revision du tarif à la présente session. Pourtant il ne semblerait pas déraisonnable qu'après un intervalle de sept ou huit mois, le Gouvernement pût arriver à une conclusion relativement au tarif et proposer la revision dès cette session, malgré le malheur survenu à l'honorable ministre des Finances.

Quoi qu'il en soit, j'accepte sans aucune réserve l'explication de l'honorable premier ministre et je m'abstiendrai de tout autre commentaire sur ce sujet.

Mais si le gouvernement n'a pas pu prendre une décission assez tôt pour nous donner, durant la présente session, une revision du tarif qu'il nous promet d'année en année depuis cinq ans, l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a pu, lui, se former une opinion sur une très importante question d'intérêt public et annoncer un changement radical dans la politique ministérielle telle qu'elle a été formulée, il y a à peine quatre ans dans un document officiel et confirmée par un discours récent de l'honorable premier ministre à Toronto.

Ou le gouvernement s'est entièrement départi de son ancienne ligne de conduite, ou l'honorable ministre de l'Agriculture est dans la plus complète ignorance des déclarations faites par son collègue à la conférence coloniale de 1902.

L'honorable ministre de l'Agriculture passe pour se tenir très au courant des questions publiques et nous ne pouvons guère attribuer son attitude à son manque de renseignement. Voyons un peu ce qu'il a dit. J'ai ici deux courts extraits d'un discours qu'il a prononcé à Montréal le 27 janvier 1906, et pour éviter toute possibilité d'erreur je cite son propre organe, le " Herald" de Montréal. Voici ses paroles :

Vous savez tous que lorsque nous avons accordé une préférence à l'Angleterre nous n'avons rien exigé en retour. C'est le vrai principe sur lequel doit reposer toute préférence. Ce qui est donné doit être donné librement et spontanément. En voulant conclure un marché, en voulant imposer des conditions, on soulève inévitablement des désaccords, on pro-

voque des froissements ou crée des jalousies et on inspire des soupçons.

Nous verrons plus tard, quand j'aurai à citer les paroles de ses collègues à la conférence coloniale, si ce qui précède ne constitue pas une critique directe et sévère du mémoire soigneusement préparé et rédigé que l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Finances ont remis à la conférence, en cette circonstance.

Mais ce n'est pas tout. Dans un langage qui rappelle la pétition des trois tailleurs de la rue Tooley, il ajoute :

Nous, cultivateurs du Canada, ne demandons aucune préférence sur le marché anglais. Nos produits agricoles n'ont besoin d'aucune préférence sur les marchés d'Angleterre. A titre de cultivateur et de ministre de l'Agriculture, je déclare ouvertement que je suis heureux que l'Angleterre ait décidé de ne pas nous accorder de préférence.

Plus loin, il dit encore :

L'Angleterre n'a pas accordé de préférence au Canada et je crois qu'elle a bien fait.

Le ministre de l'Agriculture, le premier ministre et d'autres membres du Gouvernement ont déclaré à plusieurs reprises que tant que cette question serait du domaine de la politique en Angleterre, nos hommes publics devaient s'abstenir de se prononcer dans un sens ou dans l'autre. Une élection générale a eu lieu dernièrement en Angleterre—l'honorable ministre ignore-t-il à ce point l'histoire politique qu'il puisse supposer que la question est réglée par cette élection ? Cependant, avant que les échos de cette élection aient cessé de se faire entendre, il se lève et déclare, comme cultivateur et comme ministre de l'Agriculture que nous ne voulons pas de préférence de l'Angleterre, qu'il est satisfait du verdict rendu par les électeurs anglais sur cette question et que pour sa part, il est convaincu qu'ils ont sagement agi. S'ils ont bien fait, ce n'est pas pour la raison que les membres du cabinet dont il fait partie ont demandé à l'Angleterre de faire le contraire.

Je vais citer une résolution adoptée unanimement par ceux de ses collègues qui représentaient le Canada à la conférence coloniale et nous étudierons jusqu'à quel point elle s'accorde avec les déclarations du ministre de l'Agriculture dans son discours de Montréal.

Je ne rappellerai pas en quels termes le ministre de l'Agriculture, dans une circonstance solennelle, à Ottawa, fit ses adieux au colonel Howard Vincent, après que ce dernier eut parlé de la campagne en faveur du commerce préférentiel dans laquelle il était engagé. Sans les habitudes de sobriété dont l'honorable ministre de l'Agriculture a toujours fait preuve en toute circonstance, on pourrait croire que cette fois il s'était départi de sa règle habituelle et ne doit pas être tenu responsable de se qu'il a dit en cette circonstance.

Voyons maintenant jusqu'à quel point ses collègues sont d'accord avec le principe qu'il a posé dans son discours de Montréal. Voici le texte même de la résolution soumise par ses collègues et adoptée unanimement par la conférence coloniale de 1902 :

Que cette conférence reconnait que le principe d'un commerce de préférence entre le Royaume-Uni et les possessions de Sa Majesté au delà des mers stimulerait et faciliterait les échanges et fortifierait l'empire en encourageant le développement des ressources et des industries des différentes parties qui le composent.

Et encore :

Que les premiers ministres des colonies exposent respectueusement au gouvernement de Sa Majesté qu'il est expédient d'accorder dans le Royaume-Uni le régime de préférence commerciale en faveur des produits et des fabrications des colonies au moyen de l'exemption, ou de l'abaissement des droits existants, ou qui pourraient être imposés à l'avenir.

Il est impossible d'imaginer une contradiction plus flagrante que celle qui existe entre les paroles du ministre de l'Agriculture à Montréal et celles de la résolution que je viens de citer et que ses collègues ont approuvée.

Mais il y a encore mieux que cela. A la conférence coloniale, outre la résolution votée par toutes les colonies, il y a eu un mémorandum exposant séparément les vues du Canada, telles que les comprenaient les ministres canadiens présents à cette conférence. Voici ce que dit ce document :

Tout en maintenant que les avantages devant résulter de la préférence sont tels qu'ils justifient le Canada de désirer d'être exempté des droits sur les denrées alimentaires dans le Royaume-Uni, les ministres canadiens déclarent que dans certaines limites, ils sont prêts à étudier la demande de M. Chamberlain pour de plus amples concessions en retour de la préférence désirée sur les marchés du Royaume-Uni.

Et on voit aujourd'hui un membre de ce même gouvernement venir, avec ou sans l'assentiment de ses collègues, contredire absolument ce document dans lequel était consigné les vues du gouvernement canadien et du peuple canadien. Le mémorandum dit encore :

Les ministres canadiens déclarèrent que s'il leur était possible d'avoir l'assurance que le gouvernement impérial accepterait le principe du commerce privilégié d'une façon générale, et surtout qu'il accorderait aux produits alimentaires du Canada dans le Royaume-Uni l'exemption des droits actuellement imposés ou qui le seront plus tard, ils seraient prêts à étudier davantage la question et s'efforceraient de donner au fabricant anglais quelque avantage supplémentaire, à l'encontre de ses concurrents étrangers sur les marchés du Canada.

En attendant les ministres canadiens résolurent de présenter à la conférence une résolution affirmant le principe du commerce privilégié et l'importance de son adoption par les colonies en général et déclarant, en outre, que, de l'avis des premiers ministres des colonies, le gouvernement de Sa Majesté devrait user de

la réciprocité des colonies sur les marchés de la mère-patrie.

A mainte reprise, non seulement dans la résolution à laquelle le Canada a souscrit, mais dans le mémorandum spécial préparé par les ministres canadiens, on affirme une politique différente de celle que le ministre de l'Agriculture a exposée à Montréal. Le document ajoute :

Les ministres canadiens ont voulu qu'il fût bien compris qu'ils ont adopté cette ligne de conduite avec le ferme espoir que le principe du commerce de préférence serait accepté d'une façon plus générale par les colonies et qu'à brève échéance la mère patrie appliquerait le même principe en exemptant les produits des colonies des droits de douane. Si, après avoir déployé tous leurs efforts pour faire aboutir pareil remaniement du régime fiscal de l'empire, les ministres canadiens constataient que le principe du commerce privilégié n'est pas acceptable, ni aux colonies en général, ni à la mère patrie, alors le Canada serait libre de prendre telle initiative qu'il jugerait nécessaire, en présence d'une pareille situation.

Je dois supposer que l'honorable ministre de l'Agriculture a déjà dans sa poche une lettre du premier ministre lui demandant de remettre son portefeuille. Il ne peut y avoir aucun doute sur la conduite tenue, au moins une fois, par le gouvernement, dans une semblable circonstance. Je ne citerai pas le discours de l'honorable premier ministre ni sa lettre à M. Tarte, en date du 21 octobre 1902 ; je me bornerai à en rappeler une simple phrase :

Rester membre du gouvernement et préconiser en même temps une politique qui n'a pas encore été adoptée, constitue une entrave au fonctionnement de notre système constitutionnel.

Si M. Tarte, en préconisant une politique qui n'avait pas encore été adoptée par le Gouvernement, constituait une entrave au fonctionnement de notre système constitutionnel, combien plus grande est cette entrave lorsqu'un ministre de la couronne se déclare publiquement comme absolument hostile à une politique consignée solennellement dans un document public et confirmée depuis par l'honorable premier ministre.

Mais ce n'est pas le seul exemple que nous ayons d'une infraction à la doctrine constitutionnelle, durant les dernières vacances du parlement. L'honorable directeur général des Postes a dû prononcer plusieurs harangues au cours de l'élection partielle de York-nord, qui lui a valu un siège dans cette Chambre. Dans ces harangues il a fait plusieurs déclarations importantes, dont quelques-unes ont été corroborées par un de ses collègues, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman). D'après ce que rapporte le "Globe" de Toronto, à Newmarket, le 3 novembre 1905, le directeur général des Postes aurait dit de certaines dispositions adoptées vers la fin de la dernière session :

Mais je crois qu'il y a un point sur lequel il serait désirable d'adopter certains amendements, et ce point c'est la pension de retraite accordée aux ex-ministres. Comme je l'ai dit déjà, je n'étais pas au Parlement et je ne puis être tenu responsable personnellement, mais aujourd'hui, je tiens à déclarer que, à titre de ministre de la couronne, je suis opposé au principe des pensions de retraite. Je considère qu'un fonctionnaire public n'a pas plus droit à une pension qu'un cultivateur qui a peiné toute sa vie, qu'un forgeron ou qu'un marchand.

C'est certainement une innovation en droit constitutionnel de prétendre que celui qui accepte un portefeuille dans un cabinet ne doit pas être tenu responsable de tel ou tel acte, sous prétexte qu'il ne faisait pas partie du cabinet à la date où cet acte a été sanctionné. J'ai toujours considéré et en cela je m'appuie sur des auteurs que j'ai ici, sous la main—qu'un des principes élémentaires de la constitution anglaise ou canadienne veut que celui qui accepte un portefeuille dans un cabinet endosse entièrement la responsabilité de tout ce qui a été fait par ce cabinet. Il n'y a pas le moindre doute à cet égard. Le directeur général des Postes peut avoir eu des raisons de parler comme il l'a fait, je n'en sais rien; mais nous sommes certainement en droit d'avoir sur ce point des explications de l'honorable premier ministre.

De plus, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman) parlant à Sarnia, aurait dit d'après le "News" de Toronto, du 14 novembre 1905 :

Sir Wilfrid Laurier, constatant que la loi concernant l'indemnité parlementaire est impopulaire auprès du peuple, a promis de la remettre à l'étude à la prochaine session et d'y apporter les amendements qui la rendront acceptable.

Un autre membre de cette Chambre, l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a parlé de cette question à Oakdale, et le "Globe" du 18 août 1905, rapporte ainsi ses paroles :

Il considère que les articles de la loi concernant les pensions sont erronées, et il y était formellement opposé. S'il est élu, il travaillera et votera pour qu'ils soient abrogés et il croit savoir que le gouvernement agira dans ce sens, dès le commencement de la prochaine session.

J'appelle l'attention du gouvernement et du pays sur ces questions afin de provoquer des explications sur la règle constitutionnelle à suivre en semblable matière. Je n'ai qu'un mot à ajouter sur ce sujet traité par l'honorable directeur général des Postes et par moi-même, au cours de cette élection et de celle de Wentworth. Je verrais avec plaisir la Chambre reprendre au plus tôt la discussion sur toute cette question, et plus particulièrement sur le cas qui est censé m'intéresser plus personnellement. A mon point de vue, le plus grand reproche qu'on puisse faire à ces décisions de la dernière session, c'est que les projets nous ont été soumis si tard, que le temps a manqué pour les expliquer et les justifier. Maintenant, qu'on en justifie l'existence ou qu'on les

abroge. Je considère qu'il est facile de justifier l'indemnité sessionnelle des députés et je suis prêt à discuter la question à ce point de vue.

La question des pensions a été rédigée à la hâte et n'a pas été mûrement étudiée. Je partage l'avis du directeur général des Postes : je crois qu'il serait expédient de modifier certains passages de cette loi, et je suis prêt à appuyer une proposition dans ce sens. Si quelqu'un a des accusations à porter, ou des recommandations à faire, c'est ici même, en présence des intéressés, qu'elles doivent être formulées ; j'espère que dans ce cas, nous aurons une discussion ouverte et franche, au cours de laquelle chacun pourra faire valoir les griefs qu'il peut avoir contre ces différentes lois, et qui dans son opinion méritent de les faire condamner par le Parlement et par le peuple de ce pays.

Je n'entends pas reprendre la discussion de l'an dernier relative aux lois concernant l'autonomie des nouvelles provinces. J'ai pris sur ces questions l'attitude que je croyais compatible avec la justice et l'intérêt du pays, mais elle a été bien diversement interprétée. Dans certains quartiers on m'a accusé de fanatisme et dans d'autres de manque d'énergie. Je crois avoir exposé clairement devant la Chambre ma manière de voir et je ne crois pas que ceux qui ont appuyé ma proposition aient fait preuve de fanatisme.

Mais à propos de l'établissement des nouvelles provinces d'Alberta et de la Saskatchewan, il y a un point que je tiens à signaler, c'est l'extraordinaire série d'incidents qui ont eu pour résultat de faire mettre de côté un homme qui avait été premier ministre des territoires du Nord-Ouest depuis 1891, qui faisait partie du conseil des territoires ou de la législature depuis 1888, jusqu'à 1906. La carrière passée de M. Haultain fait voir que dans presque tous les actes de son administration, il a toujours eu l'appui presqu'unanime de la population des territoires. La dernière fois qu'il en a appelé au peuple, il lui a soumis la question de l'autonomie et le peuple s'est déclaré en faveur de l'établissement de nouvelles provinces.

Le gouvernement fédéral commença à s'occuper de cette question au mois de janvier 1905. M. Haultain fut mandé à Ottawa et s'y rendit. L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) auquel avait en grande partie été confiée la préparation des projets qui devaient être soumis au Parlement, est ici en ce moment; je parle en sa présence, et il me reprendra si je m'écarte de la vérité dans ce que je vais dire. Lors de la préparation de ces projets, M. Haultain fit profiter le gouvernement de sa longue expérience et de sa grande habileté; bien plus, il mit à sa disposition les fonctionnaires des territoires, afin que le gouvernement fédéral eut toute l'aide possible dans la préparation de ces bills.

M. R. L. BORDEN.

Il fit tout cela généreusement et dignement. Il avait un tel sentiment des exigences de la vie publique ; il se rendait un tel compte de la réserve que lui imposaient les circonstances, que tant qu'ont duré les pourparlers avec les membres du cabinet fédéral, il s'est formellement abstenu de faire la moindre communication à moi ou à mes amis politiques sur la nature de ces projets de loi. Il était opposé à certaines dispositions de ces projets, ainsi qu'il en avait le droit, comme premier ministre des territoires du Nord-Ouest et comme citoyen de ce pays.

Et qu'est-il arrivé? Deux provinces furent constituées. M. Haultain élut sa résidence dans celle de la Saskatchewan. Il avait été pendant quinze ans premier ministre des territoires du Nord-Ouest et pendant près de 18 ans, membre du conseil territorial. Cependant le lieutenant-gouverneur dont il avait été si longtemps le conseiller, jugea à propos de l'ignorer et de lui préférer un homme qui était à ce moment membre de cette Chambre et qui, je crois, n'avait jamais fait partie du conseil territorial. Le lieutenant-gouverneur passant ainsi par dessus la tête de M. Haultain, appela au poste de premier ministre, celui que je viens de désigner. Je maintiens que cela n'était ni généreux, ni juste à l'égard de M. Haultain, et j'ajoute en présence des honorables ministres qui m'entendent, que je suis convaincu que sans leur intervention, le lieutenant-gouverneur Forget, n'aurait pas agi ainsi.

On pourra nier cette intervention, mais je ne crois pas que cette dénégation soit acceptée par le public de ce pays. J'ai la conviction que le lieutenant-gouverneur n'aurait jamais osé traiter M. Haultain comme il l'a fait, sans l'intervention des hommes au pouvoir à Ottawa.

Si ma supposition est bien fondée, que signifie cette manière d'agir? La position de lieutenant-gouverneur est très importante dans notre rouage constitutionnel. Va-t-on l'abaisser au point d'en faire un simple instrument aux mains du parti au pouvoir?

Le lieutenant-gouverneur va-t-il se faire le complice des fonctionnaires libéraux et des voleurs de bulletins qui faussent le résultat des élections? Je ne crains pas de dire que de tous les incidents qui ont marqué le règne du présent gouvernement, nul ne contribuera plus à le discréditer, que ce traitement infligé à M. Haultain.

Je regrette que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ne soit pas à son siège, car j'aimerais à faire en sa présence quelques commentaires sur sa conduite pendant cette élection. Il est allé dans les nouvelles provinces, et s'est mêlé à la lutte, sous prétexte qu'il était tenu d'intervenir, vu que son ministère avait été mis en cause, et attaqué.

Je ne vois pas comment son département aurait pu être attaqué au cours d'une élec-

tion provinciale dans Alberta et la Saskatchewan, et d'ailleurs, si nous voulions un démenti à la prétention du ministre de l'Intérieur nous ne pourrions en demander de plus formel que celui que vient de lui donner l'honorable député qui vient de proposer l'adresse et qui a affirmé que la discussion s'est faite sur des sujets qui ne concernent aucunement le ministère de l'Intérieur. L'honorable ministre s'est rendu dans ces provinces, et par la parole et par l'exemple, il encouragea tous ses fonctionnaires à traiter avec le plus souverain mépris une résolution votée à l'unanimité, par cette Chambre à une session précédente. Cette résolution ne contenait rien de nouveau. C'était la simple confirmation d'un principe accepté à mainte et mainte reprise par le gouvernement actuel depuis son arrivée aux affaires en 1896 et proclamé plus d'une fois par l'honorable premier ministre quand il a eu à s'occuper de l'ingérence des fonctionnaires dans les luttes politiques. Cette résolution est ainsi conçue :

Bien qu'il soit expédient que tout fonctionnaire à l'emploi du gouvernement du Canada jouisse d'une entière liberté d'opinion politique et du libre exercice des franchises qui en découlent, nul fonctionnaire ne devra prendre part, ni avoir la permission de prendre part à aucune manœuvre politique quelconque, lors de l'élection d'un député à une législature provinciale ou fédérale.

Cette résolution, acceptée par les deux partis et par le premier ministre a été votée par la Chambre, au grand regret, comme je l'ai fait remarquer dans le temps, de l'honorable ministre de l'Intérieur. Et que disait-il de cette résolution à quelqu'un qui l'interrogeait dans l'ouest? Mais avant de citer les paroles du ministre de l'Intérieur, je rappellerai à l'honorable premier ministre, la manière dont cette règle a été appliquée à l'égard des fonctionnaires conservateurs. Très souvent le gouvernement actuel a démis des fonctionnaires sur la simple dénonciation d'un député qui les accusaient d'avoir parlé ou travaillé contre un candidat. Un fonctionnaire du comté que je représentais autrefois a été remercié sur la plainte de M. Benjamin Russell, maintenant juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, qui lui reprochait de lui avoir posé une question concernant les écoles du Manitoba, à une assemblée publique. Voici maintenant, en quels termes s'est exprimé l'honorable ministre de l'Intérieur :

Ils ont le droit de la parole et par conséquent, celui d'exprimer leurs opinions politiques. Ils ont le droit de les faire connaître aux tenanciers ; ils ont le droit de les exprimer à ceux qui sont sous leur direction ; ils ont le droit de monter sur les estrades publiques et d'exposer leurs opinions ; ils ont le droit de les exprimer, à titre de présidents et de membres d'organisations libérales.

Voilà, au dire du ministre de l'Intérieur de quelle manière, lui et ses fonctionnaires dans l'Ouest doivent observer une résolution adoptée unanimement par cette Chambre. Ces fonctionnaires ne manquèrent pas de se trouver fortement encouragés par ces paroles. Nous ne connaissons pas tous les coups d'audace qu'ils ont pu accomplir ; nous ne savons pas jusqu'à quel point leurs exploits dans l'Ouest ont pu réussir. Tout ce que nous savons c'est qu'on a soulevé le coin du voile dans un ou deux cas isolés et nous avons une faible idée des promesses accomplies par les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur pour assurer cette victoire du gouvernement, qui a provoqué de si chaleureux éloges de la part de celui qui a proposé et de celui qui a appuyé l'adresse aujourd'hui.

Deux d'entre eux, John F. Nelson, inspecteur des pêcheries et Chs. Sutherland, inspecteur des fermes des Indiens, étaient présidents de bureaux de votations et par conséquent, fonctionnaires du gouvernement fédéral. Encouragés probablement par les paroles du ministre que je viens de citer, ils se firent nommer président de bureau de votation, et trouvèrent moyen d'éclipser tout ce qui s'est fait en matière de fraude électorale, même sous le gouvernement qui est aux affaires depuis 1896. J'ignore si ces fonctionnaires ont été renvoyés. L'honorable ministre de l'Intérieur peut-il me renseigner sur ce point ?

L'honorable F. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : L'honorable député désire-t-il avoir une réponse ?

M. R. L. BORDEN : Oui.

M. OLIVER : L'un n'était pas à l'emploi du ministère de l'Intérieur, et par conséquent n'a pas été destitué. L'autre était employé par le département des affaires indiennes et a été congédié.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'on agira avec lui comme avec le receveur de la poste à Thessalon et l'agent des Indiens à MacLeod. Dans trois mois nous apprendrons que ce personnage dont les services méritent une récompense, a été nommé à un autre emploi, avec des appointements plus élevés, et en position de continuer à distribuer les faveurs du gouvernement de ce pays. C'est ainsi qu'on a agi récemment à l'égard de certains fonctionnaires.

Les deux présidents de bureaux de vote en question ne se sont pas donné la peine d'observer les formalités ordinaires auxquelles avaient recours les gens à la solde de la " machine " libérale dans Ontario, pour voler les bulletins; ils n'ont pas pris la peine de les subtiliser ou de les changer ; ils ont imaginé un moyen beaucoup plus efficace. Ils avaient été envoyés dans des endroits éloignés dans lesquels le premier ministre s'attendait a recevoir un fort appui, et il l'a eu. Il comptait sur le vote de ces endroits éloignés et ces fonctionnaires firent en sorte qu'il ne fût pas désappointé. Ils avaient une boîte à scrutin avec eux, et le

voyage était long et ennuyeux. En route, ils s'arrêtèrent dans une petite localité et marquèrent environ 150 bulletins en faveur du candidat libéral, sans en accorder un seul au candidat conservateur, au candidat du parti des droits égaux. Ils revinrent bientôt après l'élection avec la nouvelle que dans le nord la cause du gouvernement, avait remporté une victoire éclatante.

Le ministre de l'Intérieur a l'air de croire qu'il a accompli de grandes choses en destituant un de ces fonctionnaires. Cet individu est-il encore en liberté? Jouit-il encore des privilèges d'un homme libre dans le Nord-Ouest ? A qui est confié le soin d'administrer la justice dans cette partie du pays? Si ce n'est pas au gouvernement provincial, c'est au gouvernement fédéral, et on pourrait croire que lorsqu'un fonctionnaire de ce gouvernement, même s'il agit d'après les conseils d'un ministre de la couronne, s'est rendu coupable d'une fraude de cette nature, la justice ne serait pas lente à s'appesantir sur lui.

Pourquoi n'a-t-on fait aucune démarche pour punir ces coupables? Je suppose que le gouvernement fédéral rejettera la responsabilité sur le gouvernement provincial dont le chef a été si chaleureusement louangé par l'honorable député qui a proposé l'adresse. A son tour, le gouvernement provincial dira, sans doute, que cet homme étant à l'emploi du gouvernement fédéral c'est à ce dernier qu'il incombe de le faire appréhender et punir. C'est toujours la même vieille histoire. L'honorable premier ministre sourit, mais je ne vois pas qu'il y ait en ceci matière à réjouissance.

L'histoire des fraudes électorales en ce pays est passablement longue. Nous n'avons pas oublié qu'un nommé Pritchett a juré qu'il était employé par la "machine libérale", mais aussi pour enseigner à d'autres la manière de les voler. Il passa aux Etats-Unis où il vécut un certain temps, grâce à un salaire qu'il recevait et dont j'ignore la provenance. Je ne sais pas si quelque honorable député de la droite pourrait nous renseigner sur ce point. Il vécut ainsi un certain temps, mais lorsque son salaire cessa de lui parvenir avec la même régularité, il revint au pays, après avoir fait aux Etats-Unis certaines déclarations sous serment. Nous avons demandé au Gouvernement pourquoi il n'avait pas été poursuivi en justice et on nous a répondu que les affidavit ayant été donnés aux Etats-Unis on ne pouvait pas en faire la base d'une poursuite criminelle au Canada. Plus tard, il donna les mêmes affidavit au Canada et il n'en fut pas plus inquiété. Jusqu'à présent, aucune poursuite n'a été intenté contre lui et il est encore en liberté. Il est allé jusqu'à défier l'ancien gouvernement d'Ontario et le gouvernement d'Ottawa de le poursuivre, mais rien n'a été fait.

Dans l'élection de Huron-ouest, un seul individu a certainement falsifié vingt bulletins dans un seul bureau de vote. Je faisais partie du comité chargé de s'enquérir de cette affaire. Il n'y a pas le moindre doute que cet homme était un criminel. Il était un fonctionnaire de cette Chambre, un président de bureau de vote, cela a été admis, et jamais il n'a été inquiété.

L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a traduit devant les tribunaux un certain nombre de ces criminels qui avaient opéré dans la division Saint-Jacques de Montréal. Dans cette affaire, l'administration de la justice s'est remuée, mais ce fut pour faire remettre en liberté ceux que les tribunaux avaient envoyés en prison.

Je répète, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas une question qui prête à rire ; elle est assez grave, pour donner plutôt à réfléchir. Ces instruments ne sont pas souvent punis. Ils semblent se croire à l'abri de toute poursuite, du moment que leurs amis sont au pouvoir et ont la haute main sur l'administration de la justice. Le nom du Canada devrait être connu dans le monde entier, pour la bonne administration de sa justice criminelle, et je crois qu'en dehors de ces fraudes électorales, la justice criminelle est sagement administrée au Canada. Mais depuis 1896, soit à Ottawa, soit à Toronto,—jusqu'au récent changement de gouvernement dans cette province—quand a-t-on vu un gouvernement entreprendre de faire punir les auteurs de ces fraudes électorales? Il y a eu une seule exception, c'est en 1896, lorsque ce gouvernement employa les deniers du trésor fédéral pour combattre ses adversaires politiques dans la province du Manitoba.

Je demande à l'honorable premier ministre et au ministre de l'Intérieur de nous expliquer pourquoi ces fonctionnaires du gouvernement qui ont commis ce crime inouï et sans précédent, sont encore en liberté, et ne semblent pas redouter que des poursuites criminelles soient intentées contre eux.

Une autre question que je désire traiter brièvement et qui a été mentionnée par l'honorable député qui a proposé l'adresse, est celle de l'enquête dans les affaires d'assurances. Je n'envisage pas cette question exactement au même point de vue que l'honorable député (M. Knowles). Je ne me sens aucune disposition à regarder d'un mauvais œil les compagnies d'assurances. Lorsque les administrateurs de ces compagnies nous demandent d'instituer une enquête rigoureuse sur leur administration, il me semble que c'est justement ce que nous devions attendre de citoyens honorables qui n'ont rien à cacher. Je n'ai pas l'intention de jouer le rôle d'un alarmiste dans cette affaire. Je refuse de considérer aucun d'entre eux comme coupable, tant que leur culpabilité ne sera pas démontrée, et je ne veux pas même insinuer qu'il y ait quoique ce soit de répréhensible dans la manière dont les compagnies d'assurance sont administrées au Canada, mais je blâme le Gouvernement d'avoir devancé l'action du Parlement, la

veille même de la convocation des Chambres.

On a prétexté le malaise qui existait dans le public. Le devoir du Gouvernement était de consulter les représentants du peuple parmi lequel ce malaise se fait sentir et d'apprendre d'eux quelque chose des sentiments qui existent parmi le peuple au sujet de l'enquête qui doit être instituée. Le Gouvernement a jugé à propos de s'écarter de la voie que je considère comme la plus sure pour instituer une commission et je tiens à protester contre le choix qu'il a fait en confiant à des juges ce soin de conduire cette enquête. Cela est contraire à l'esprit de la loi qui a été adoptée à la dernière session.

Je n'ai rien à dire contre M. le juge McTavish que je ne connais pas intimement. Je le tiens pour un citoyen honorable et un magistrat capable. Je n'ai rien à dire contre lui, sauf une exception que je mentionnerai dans un instant. Mes critiques s'adressent au mode d'enquête qui a été adopté et non au juge McTavish. Aux dernières heures de la dernière session nous avons voté une loi dans laquelle il est dit:

> Aucun juge mentionné en la présente loi ne se livrera, soit directement soit indirectement, en qualité de directeur ou gérant de corporation, de compagnie ou de maison d'affaires, ou en aucune autre manière, pour lui-même ou au compte d'autres personnes, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires ; mais chacun de ces juges se consacrera exclusivement à ses fonctions judiciaires.

Or, si cette enquête doit être aussi complète que nous avons lieu de le supposer, comment le juge McTavish pourra-t-il se consacrer exclusivement aux devoirs de sa charge? Il est vrai qu'au point de vue strictement légal, ce paragraphe doit être interprété à la lumière du texte même des premières lignes, mais je dis que le Gouvernement, en nommant le juge McTavish commissaire enquêteur, a enfreint l'esprit, sinon la lettre de la loi. Il y a deux ou trois ans, mon honorable ami le ministre de la Justice, parlant sur cette question, déplorait la nomination de juges à des emplois de cette nature. A mon tour, je blâme la chose aujourd'hui, et je la crois mauvaise.

S'il nous faut nécessairement confier ces emplois à des juges; si dans le barreau ou dans les affaires nous n'avons pas d'hommes possédant la confiance du public et capables de remplir ces fonctions, il ne reste qu'une chose à faire: nommons des juges, mais décrétons par statut que ces emplois feront partie des fonctions judiciaires et qu'un juge nommé à une de ces fonctions n'aura droit à aucun supplément d'émoluments. Mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'aller jusque-là. Je suis convaincu que nous pouvons trouver au Canada une foule de citoyens honorables et possédant la confiance du public, pour remplir ces fonctions, sans qu'il soit nécessaire de nommer des juges.

Pour ma part, je tiens à enregistrer ma protestation contre ces nominations de juges. Nous en avons déjà fait l'expérience par le passé, et elle n'a pas donné de résultats satisfaisants. Dans la province d'Ontario, des juges ont ét chargés d'enquêter dans des affaires intimement liées à la politique et, je le dis avec regret, mais je suis forcé de le dire, cette coutume de nommer des juges à ces emplois a plutôt diminué qu'augmenté le respect du public pour notre magistrature.

S'il est une chose pardessus toutes que nous voulons maintenir au dessus de tout soupçon, c'est l'intégrité de notre magistrature et le respect de la population pour nos magistrats.

Je n'ai pas un seul reproche à adresser à notre corps judiciaire, mais le pire fléau qui puisse échoir à une nation après une magistrature indigne de la confiance populaire, c'est de laisser s'infiltrer dans la population des soupçons sur l'intégrité de ceux qui sont appelés à se prononcer dans des causes intéressant la vie et les biens des citoyens.

Telles sont les raisons pour lesquelles je regrette la nomination de M. le juge McTavish à cette mission.

Je pourrais faire quelques commentaires relatifs à certaines nominations faites par le Gouvernement. Je m'en abstiendrai, parce que je considère que ce serait un grand malheur de laisser soupçonner à notre population que notre magistrature n'est pas tout ce qu'elle devrait être. Je me contenterai d'exprimer le vœu qu'à l'avenir, le Gouvernement, lorsqu'il s'agira de nommer des juges, se préoccupera moins des services politiques des aspirants que de leur science et de leurs aptitudes pour la position.

Je ne veux pas que mes paroles soient interprétées comme une condamnation en bloc des nominations faites par le gouvernement actuel. Il a nommé d'excellents juges, mais il a aussi fait quelques nominations que je n'approuve pas, et qui ne sont pas approuvées, j'en suis convaincu, par la grande majorité de ses propres partisans dans le barreau canadien.

Au sujet de cette commission, j'ai une autre remarque à faire et je la fais avec tout le respect possible pour celui qu'elle concerne. Je n'ai pas l'honneur de connaître personnellement M. Langmuir, de Toronto. Je le tiens pour un citoyen capable, honorable et d'une réputation sans tache, mais on me dit qu'il est aussi le directeur-gérant d'une compagnie qui possède 21 directeurs, dont 16 sont en même temps directeurs de compagnies d'assurance. Cela n'est pas juste, ni pour le public, ni pour les compagnies d'assurances, ni pour les intéressés que je viens de mentionner. Mon ami l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) est un des directeurs de cette compagnie et je sais qu'en sa double qualité de directeur de cette compagnie dont M. Langmuir est le

gérant et de directeur d'une compagnie d'assurance, il considère la nomination de M. Langmuir comme un choix malheureux.

Voici où se trouve l'inconvénient : s'il n'y a rien de répréhensible dans l'administration des affaires des compagnies—et je suis disposé à professer cette opinion tant que le contraire ne sera pas prouvé—il n'est pas juste pour ces compagnies qu'un homme occupant une semblable situation soit chargé de l'enquête, car le sentiment de défiance qui s'est manifesté dans le public persistera, par le fait même que le commissaire avait des attaches si intimes avec les intérêts qui seraient sérieusement concernés, dans le cas où l'enquête révélerait des opérations douteuses ou répréhensibles. D'un autre côté, si les affaires des compagnies d'assurance du Canada ne sont pas bien administrées, il ne convient pas de les faire enquêter par un homme si intimement mêlé aux intérêts en jeu.

Je n'ai qu'un mot à ajouter, avant de terminer. J'espère que la rédaction de cette commission est suffisamment claire pour qu'il n'y ait pas à redouter une répétition de ce qui a eu lieu dans l'enquête de la commission relative à Elgin-ouest, et dont le juge McTavish faisait partie. Car malgré tout le respect possible pour les trois magistrats qui composaient cette commission, et en admettant qu'ils aient agi selon leur conscience, je suis forcé de dire qu'ils ont interprété dans un sens très restreint les instructions qu'ils avaient reçues relativement à l'enquête qu'ils étaient chargés de tenir. Il était ouvertement reconnu que l'élection de M. Finlay McDermott avait été escamotée, et par les mêmes moyens que ceux que j'ai indiqués, il y a un instant. M. McDermott demanda à se faire représenter par un avocat au cours de l'enquête sur le vol des bulletins qui le privait momentanément de son siège. Cette permission lui fut d'abord refusée. Les juges lui firent savoir que M. G. H. Watson, C. R. et M. R. A. Grant, assisteraient à l'enquête et que s'il possédait des renseignements sur ces fraudes, il pourrait les communiquer à ces deux avocats, qui en tireraient parti. Quelle charmante naïveté, pour dire le moins! Plus tard, je crois, on permit à l'avocat de M. McDermott de suivre l'enquête, mais avec cette restriction: si vous avez quelques questions à poser aux témoins, lui dirent les juges, faites-nous-les connaître d'abord et nous les poserons nous-mêmes aux témoins. S'imagine-t-on M. Hughes, de New-York, conduisant une enquête de cette manière ?

J'espère que la rédaction de la commission est assez claire pour que l'enquête ne soit pas entravée par des formalités comme celles dont je viens de parler. Le choix de M. Shepley est excellent. C'est un avocat de grand talent et dont la réputation est à l'abri de tout soupçon. Je me permettrai une seule remarque à ce propos. Le Gouvernement avait nommé M. Shepley dans la commission relative aux fraudes électorales d'Hasting-ouest et je crois sincèrement que son initiative a été considérablement entravée par les instructions qu'il avait reçues, car cette initiative fut très restreinte. Je ne dis pas cela pour le blâmer, car il est certainement homme à exécuter fidèlement ses instructions; mais il est à souhaiter que dans cette enquête sur les compagnies d'assurances, on rende publiques les instructions données aux commissaires, afin que nous sachions si M. Shepley est autorisé à conduire une enquête complète et approfondie comme il est certainement capable d'en faire une. C'est lui qui, à titre d'avocat, sera chargé de conduire l'enquête, et nous devons savoir quelles sont ses instructions, afin que si l'enquête n'est pas aussi complète et aussi sévère que celle qui a eu lieu aux Etats-Unis, nous sachions si c'est M. Shepley ou le Gouvernement qu'il faudra en rendre responsable.

Plusieurs autres passages du discours du trône mériteraient d'être relevés, mais des occasions plus favorables se présenteront au cours de la session et je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps. Je me contenterai d'ajouter que notre désir est d'aider le Gouvernement dans l'expédition des affaires. Le tarif a été éliminé du programme. Si le Gouvernement veut hâter les travaux en étant prêt, en faisant preuve de célérité, en soumettant ses projets de loi sans retards inutiles, il nous trouvera disposés à seconder ses efforts pour arriver à une prompte prorogation des travaux de la session.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, la Chambre a écouté avec beaucoup d'intérêt les discours prononcés par nos deux jeunes collègues qui ont proposé et appuyé l'adresse qui vient de vous être remise et que nous discutons en ce moment. J'ai en ce moment la tâche agréable de les féliciter et de leur souhaiter la bienvenue dans cette Chambre. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) et l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm) succèdent à deux députés qui, pendant leur carrière parlementaire, avaient su s'attirer une large part de l'estime et du respect de leurs collègues dans cette Chambre. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest a fait un éloge chaleureux de son prédécesseur à la représentation de cette division électorale. Ceux qui ont partagé les travaux de M. Walter Scott conviendront qu'il mérite les éloges que mon honorable ami lui a décernés. M. Scott s'est imposé à cette Chambre par son talent, son activité, son courage et par le dévouement dont il a toujours fait preuve pour les intérêts qu'il était spécialement chargé de représenter.

Il était tellement dévoué aux intérêts de l Ouest qu'il a cru de son devoir de renoncer au siège qu'il occupait dans cette Chambre pour pouvoir consacrer toute son énergie à la nouvelle province de la Saskatchewan.

Je suis heureux de voir, en dépit de la timide tentative de l'honorable chef de l'opposition pour amoindrir son triomphe, que le peuple de la Saskatchewan a noblement répondu à son appel.

A ce propos, je dois dire que j'ai été surpris— je le dis intentionellement—j'ai été surpris de voir l'honorable chef de l'opposition s'attaquer au lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan. Il est allé jusqu'à dire qu'il n'avait aucun doute, bien plus, que la population de ce pays resterait convaincu que le Gouvernement ou moi-même sommes intervenus auprès du lieutenant-gouverneur et que sans cette intervention, il aurait appelé M. Haultain et non M. Scott.

Je n'ai qu'une réponse à faire à mon honorable ami : en lançant cette insinuation (ce n'est pas même une accusation) à l'adresse du lieutenant-gouverneur, il a donné la preuve qu'il ne connaît pas du tout son caractère. S'il le connaissait comme je le connais depuis plus de trente ans, car nous sommes du même âge et nous nous sommes connus à Montréal alors que j'étais jeune avocat et lui étudiant, s'il le connaissait comme je le connais, dis-je, il saurait que toute tentative d'intervention auprès de M. Forget dans l'accomplissement de ses fonctions auraient été vertement repoussée, d'où qu'elle vînt.

M. Forget n'aurait pas pu agir autrement qu'il n'a fait. Il suffit de rappeler les faits qui sont bien connus pour démontrer que M. Forget ne pouvait pas suivre une autre ligne de conduite en appelant un conseiller pour l'aider dans le gouvernement de cette province.

Mon honorable ami (M. R. L. Borden )nous a parlé de l'attitude que prit M. Haultain lorsqu'il fut mandé à Ottawa pour nous aider à élaborer la constitution des nouvelles provinces. Je me plais à reconnaître que M. Haultain nous a prêté son concours tant que nous avons partagé sa manière de voir ; mais dès qu'il se fût soulevé une question que nous ne pouvions voir du même œil que lui et par rapport à laquelle force nous était de différer d'opinion avec lui, il nous retira son concours, cessa de nous faire bénéficier de ses opinions pour devenir notre adversaire acharné. Lors des élections partielles qui eurent lieu au cours de la session dernière dans les divisions de London et d'Oxford-nord, M. Haultain, pour des motifs dont je n'entends pas discuter l'excellence, jugea bon de se jeter dans la mêlée. C'est là chose que nul n'ignore ; et chacun sait aussi qu'il ressort clairement des discours par lui prononcés dans l'une et l'autre de ces divisions électorales que, advenant le cas où il eût été porté au pouvoir tous ses efforts devaient tendre à la destruction de la constitution dont nous avons doté les provinces de Saskatchewan et d'Alberta.

Cela étant, comment le lieutenant-gouverneur pouvait-il appeler à lui servir de premier conseiller celui-là même qui, non content de désapprouver la constitution donnée aux provinces de Saskatchewan et d'Alberta, avouait publiquement son intention de la briser impitoyablement ? Le lieutenant-gouverneur eût été le plus grand des criminels—j'emploie le terme sans aucune hésitation—s'il n'avait fait porter son choix sur un homme résolu à faire régner la plus grande somme d'harmonie possible au sein de la nouvelle province. Il était de son devoir de veiller à ce que la paix eût le pas sur la discorde ; aussi, malgré les liens de vieille amitié qui l'unissaient à M. Haultain, le lieutenant-gouverneur ne pouvait se soustraire à l'obligation de choisir comme premier ministre un homme qui lui conseillerait de se prévaloir de la constitution pour assurer le maintien de l'harmonie et sauvegarder l'intérêt général. D'ailleurs, le verdict populaire a justifié d'une façon non équivoque l'attitude prise par M. Forget qui, en tant que lieutenant-gouverneur respectueux de la constitution—mon honorable ami sait cela aussi bien que moi—est libre de choisir qui bon lui semble, à la condition toutefois que son choix soit ratifié par la population de la province. Mon honorable ami sait comme moi que M. Forget n'était assujetti à nulle autre restriction, puisqu'au lieu de l'accuser d'avoir violé la constitution, il lui reproche plutôt de s'être montré injuste ou d'avoir manqué de générosité. Aux membres de cette Chambre je laisse le soin de juger si M. Forget aurait dû préférer l'ennemi au champion de la constitution.

Mon honorable ami a jugé à propos de chercher à atténuer la portée du verdict populaire. Des quelque vingt-quatre ou vingt-cinq divisions électorales où il a été tenu une élection, il est vrai que dix-sept, si je ne me trompe, ont élu des partisans de M. Scott ; or, une de ces élections s'est trouvée entachée de fraude par la faute d'un fonctionnaire du gouvernement fédéral. Ce fonctionnaire, nous l'avons destitué ; mais cela ne suffit pas au chef de l'opposition qui prétend que nous aurions dû intenter des poursuites contre le coupable. Mon honorable ami sait pourtant fort bien—du reste, il en convient—que nous n'avons pas mission de poursuivre les délinquants, que c'est à la province et non au gouvernement fédéral qu'il appartient de veiller à l'application de la loi. Or, s'il a été commis quelque infraction, peu importe que le délinquant soit un fonctionnaire relevant du gouvernement fédéral ou un citoyen ordinaire, c'est au procureur général de la province de Saskatchewan et non à nous qu'il appartient de le traduire en justice. Mon honorable ami estime cependant que nous aurions dû nous charger de la poursuite parce qu'un de nos fonctionnaires se trouvait impliqué dans l'affaire, et c'est là-dessus qu'il se base pour rappeler que nous aurions failli à notre devoir en certaines circonstances. Que n'a-t-il rappelé aussi que lorsqu'il fut porté à notre connaissance que la loi électorale et le droit des gens avaient été violés lors de

l'élection de novembre 1904, nous n'avons pas hésité à intenter des poursuites non plus qu'à confier à un avocat le soin de nous représenter devant les tribunaux ? L'avocat que nous chargeâmes de ce soin fut précisément M. Shepley, celui-là même dont mon honorable ami mentionnait le nom il y a un instant. Lorsque nous eûmes acquis la preuve que des fraudes électorales avaient été commises dans les divisions de Lanark et de Frontenac, les coupables furent traduits en justice et le Gouvernement chargea des fonctionaires de veiller à l'application de la loi. Quant aux élections du Nord-Ouest, c'étaient des élections provinciales auxquelles nous n'avions rien à voir. S'il se fût agi d'élections fédérales, nous aurions peut-être jugé convenable de charger un avocat de veiller au respect de la loi.

Parlant de certaines fraudes électorales commises dans la division de Saint-Jacques, mon honorable ami a également rappelé que l'on avait remis en liberté l'un des auteurs de ces fraudes, qui avait été emprisonné après avoir subi son procès. Je suis vraiment fort aise que l'honorable député ait ramené cette affaire sur le tapis. Cela nous apprendra à user de plus de circonspection lorsqu'il nous sera présenté des pétitions par rapport à la mise en liberté de détenus, à nous assurer que parmi les noms des pétitionnaires il ne s'en trouve pas de certains des plus zélés partisans de mon honorable ami ; car celui-ci ignore peut-être que les pétitions par lesquelles on demanda la mise en liberté de l'auteur des irrégularités commises dans la division Saint-Jacques portaient la signature de certains de ses partisans, et non des moindres, que l'on voit en ce moment siéger à ses côtés.

Le chef de l'opposition s'est plaint de la convocation tardive du Parlement ; cette fois, je le constate avec chagrin, sa plainte est bien fondée. En effet, nous voici au printemps. Néanmoins, je crois qu'il nous est possible de faire en sorte que la prorogation ait lieu avant la venue de l'été. Raison de plus, peut-être, pour que la présente session soit de courte durée. Faisons preuve de diligence, que nos mesures soient prêtes—et je crois qu'elles le sont—que l'éloquence ne coule pas en flots trop abondants, rien ne nous empêchera de clore nos travaux à l'époque où fleuriront les pommiers. Si j'ai bien saisi le sens de certains discours assez récent de mon honorable ami, il se pourrait que nous dussions rester ici jusqu'à l'hiver prochain, parce qu'il s'attendait plutôt, disait-il, à une session de six mois. Que mon honorable ami y songe encore une fois ; je ne doute pas qu'il revienne à des sentiments plus humains.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas parlé d'une session de six mois ; j'ai simplement mentionné la date du premier septembre. Pour parler ainsi, je me basais sur la promesse que le Gouvernement avait faite de légiférer en matière douanière. Je me suis exprimé ainsi parce que j'ai eu le tort de me fier trop aux promesses du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER : Dans ce cas, puisque l'honorable député a maintenant la certitude que nous n'aborderons qu'à la prochaine session la question du tarif, il fera peut-être en sorte que nous puissions expédier la besogne de la présente session avec toute la diligence possible, afin de nous permettre de convoquer de nouveau le Parlement au commencement de l'hiver prochain.

M. R. L. BORDEN : Pour cela, vous pouvez compter sur mon appui.

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami tient sa parole, la prorogation se fera de bonne heure, car j'ai le plaisir d'annoncer à la Chambre que toutes les propositions du Gouvernement sont prêtes à être déposées.

Mon honorable ami a aussi signalé l'absence de M. Fielding. Le ministre des Finances a été victime d'un accident dont la gravité est malheureusement plus grande qu'on n'avait cru d'abord, et il s'écoulera vraisemblablement de longues semaines avant qu'il puisse reprendre son siège. D'ici là, nous devrons quand même expédier la besogne, et, abstraction faite de la question de révision du tarif, j'estime que nous pourrons pousser nos travaux à un degré satisfaisant d'avancement. N'eût été l'absence de mon honorable collègue, je dirais que nous nous sommes réunis sous les plus heureux auspices. Comme par le passé, la divine Providence nous a comblés de ses faveurs. Abondante, la récolte s'est faite à la faveur d'une température superbe, le transport s'est effectué dans des conditions idéales, et, point essentiel, nos produits se sont vendus à des prix élevés. J'ai remarqué que ce sujet n'a pas eu l'heur de soulever l'enthousiasme de mon honorable ami ; aussi l'a-t-il à peine effleuré. Sa réserve tient peut-être à ce que le régime actuel nous a habitués à la prospérité ; peut-être aussi subsiste-t-il encore chez lui quelque chose des sentiments qui prévalaient autrefois, car il fut un temps où il était admis chez les conservateurs que la divine Providence ne pouvait pas s'allier aux grits et que le parti tory était seul à connaître l'art de bien gouverner. A l'une des récentes élections tenues dans la Nouvelle-Ecosse, une discussion s'est élevée sur ce point entre un grit et un tory. Le grit, très raisonnable, ne réclamait rien à l'avantage du gouvernement, se bornant à constater que la Providence avait presque sans cesse comblé les libéraux de ses faveurs. De cela, le tory ne voulait pas convenir ; il prétendait au contraire que, tout compte fait, la Providence s'était comportée de bien étrange façon.

Si l'agriculture accuse un état florissant, le commerce, d'autre part, n'a pas cessé de se développer. Le chiffre de nos importations continue de s'accroître, et nos exporta-

tions, dont le volume semblait diminuer l'année dernière, ont pris un nouvel essor. Il est à peu près certain que le chiffre de notre commerce dépassera cette année 500 millions. A ce propos, nous avons le plaisir de constater que notre commerce s'accroît non seulement dans ses anciens débouchés, mais qu'il en trouve de nouveaux. J'ai la satisfaction de pouvoir annoncer que le traité conclu avec le Japon, traité auquel il est fait allusion dans le discours de Son Excellence, a été signé le 31 janvier. Pour nous, ce traité est d'une importance très considérable, eu égard à la découverte que l'on vient de faire dans la province d'Alberta. Cette découverte est plus précieuse que celle de l'or ou du diamant. On a découvert que cette région peu arrosée, où l'on pensait ne faire jamais que du pâturage, est très propre à la culture du blé d'automne, et il est certain que nous trouverons en Orient un débouché naturel pour ce nouveau produit, ce qui épargnera le coût du transport si long jusqu'au littoral de l'Atlantique.

M. FOSTER : Le premier ministre aurait-il l'obligeance de nous donner quelques mots d'explication au sujet du traité conclu avec le Japon ? Je sais qu'en 1894 la Grande-Bretagne avait fait un traité. Dans le cas actuel, s'agit-il d'admettre le Canada à bénéficier de cette convention ou de la conclusion d'un traité absolument nouveau ?

Sir WILFRID LAURIER : La convention nous accorde tous les avantages conférés à la Grande-Bretagne en vertu du traité actuellement en vigueur. Sous ce rapport comme sous tous les autres, le Canada fait bonne figure. Il est évident qu'à l'heure actuelle notre pays fixe l'attention du monde civilisé, et cela à un tel point qu'il suscite la jalousie et l'envie de certains pays où il se trouve des terres à coloniser. Nous vivons en bonne intelligence avec tout le monde et n'entendons chercher querelle à personne. Nous nous fondons sur notre propre supériorité, et cela seul nous suffit. Le leader de la gauche s'est plu à relever certaines observations qu'aurait faites mon honorable ami le directeur général des Postes. A ces remarques je ne donnerai que quelques mots de réponse. Il y a solidarité entre tous les membres du cabinet ; tous sont tenus de marcher sous un drapeau unique, mais nul ne doit attendre d'eux que, en tant que simples particuliers faisant partie du cabinet, ils partagent tous la même opinion en toute matière ; du moins l'existence des membres de la droite ne va pas jusque là. Dans les rangs de la gauche, les esprits sont peut-être tous façonnés sur le même moule, mais il en est autrement du côté de la droite. Chaque fois que le Gouvernement est tenu de formuler sa politique en une matière quelconque, l'entente ne peut se faire qu'au prix de concessions mutuelles de la part de chacun de ses membres. Il est plus difficile aux libéraux qu'aux conservateurs de prendre une décision et d'arrêter leur politique. Les conservateurs sont doués de l'heureuse faculté de suivre aveuglément, tels les moutons de Panurge, la direction qu'on leur donne. L'expérience que j'ai acquise depuis que je dirige la droite m'a appris qu'il est excessivement difficile de convaincre les membres du Gouvernement et le parti en général que chacun doit s'en tenir à la tâche facile de suivre à l'aveugle la direction qu'on lui impose. Chez nous, les avis sont plus difficiles à concilier et, en certains cas, ce n'est qu'après une lutte longtemps soutenue que l'on fera le sacrifice de son opinion dans l'intérêt général.

Dans nos rangs, toute autre manière de procéder quand vient le moment de formuler une politique et de la mettre en pratique aboutirait à l'avortement. Nous permettons à nos amis d'exprimer leur opinion personnelle, mais lorsque vient le moment d'adopter une politique générale, ils sont tenus de se ranger à l'avis de la majorité. Mon honorable ami le directeur général des Postes n'a jamais prétendu autre chose lorsqu'il lui est arrivé de discuter la brûlante question de l'indemnité et des pensions. Cette question avait été l'objet d'un entretien que j'eus avec mon honorable collègue avant qu'il fît les observations signalées par le chef de l'opposition; je lui avais alors exprimé l'opinion que la loi votée à la dernière session était vraisemblablement susceptible d'être revisée et amendée. Cette loi, je n'en discuterai pas maintenant le principe, je le ferai en une autre circonstance; mais même en adoptant le principe de pension adopté l'année dernière, il est encore possible que la loi soit susceptible d'être modifiée sous plus d'un rapport. Sur ce point, je partage le sentiment du directeur général des Postes. Je dois ajouter que, partageant absolument en ceci l'avis du chef de la gauche, il vaut mieux avoir le courage de débattre les questions de cette nature en présence de la députation. Tout député qui s'abstient d'exprimer son opinion quand il a l'avantage de pouvoir le faire, a bien mauvaise grâce d'aller se plaindre lorsqu'il est trop tard pour changer quoi que ce soit à la décision prise par le Parlement.

Il me reste encore à relever certaines observations faites par mon honorable ami (Mr. Borden) relativement au choix du nouveau directeur général des Postes. Il s'étonne que mon choix n'ait pas porté sur un membre de cette Chambre. C'est avec le plus profond chagrin que je vis mon honorable ami (sir William Mulock se retirer du cabinet. Après avoir perdu son précieux concours, le mieux que je crus devoir faire, ce fut d'inviter à siéger au conseil de la nation un homme de la valeur du nouveau directeur général des Postes (M. Aylesworth). Il est vrai qu'une vingtaine de membres de la Chambre au moins possédaient toutes les qualités voulues pour bien remplir les devoirs de la charge et continuer l'œuvre gigantesque entreprise par sir William Mulock; mais sur ce point encore il y a évidemment divergence de vues

entre conservateurs et libéraux. Si mon honorable ami se fût trouvé à ma place, il aurait vu ses partisans se disputer la charge, il se serait trouvé assiégé par tous ses collègues désireux de servir leur pays à la condition qu'on les pourvût d'un portefeuille de ministre. Les choses se passent autrement au sein du parti libéral. On m'a laissé parfaitement libre de faire ce que je jugerais le plus susceptible de favoriser les intérêts du pays, et tous les partisans du Gouvernement ont immédiatement accueilli avec bonne grâce et la décision que j'avais prise et le choix que j'avais fait. Ce choix, tous l'approuvèrent, comme tous se montrèrent disposés à accorder leur appui à mon honorable ami le directeur général des Postes.

M. FOSTER : Le désir me vient presque de proposer la suspension de la séance pour que nous puissions rire à notre aise.

Sir WILFRID LAURIER : Nous vivons en pays libre, et ce n'est pas moi qui chercherai à empêcher mon honorable ami (M. Foster) de rire si le cœur lui en dit. Il lui semble plaisant que telle ou telle personne soit préférée à d'autres personnages d'une valeur réelle. Ce n'est pas ainsi, chacun sait cela, que mon honorable ami conçoit généralement son devoir. Aux jours d'antan, on connaissait autre chose que le rire.

Passant à un autre sujet, à celui de la commission relative aux assurances, mon honorable ami (M. Borden) ne trouve pas de son goût ce que nous avons fait, estimant que nous aurions dû procéder autrement, que nous aurions dû prendre l'avis du Parlement. Monsieur l'Orateur, le Parlement est juge de ce que nous avons fait. Qu'on me permette tout d'abord de déclarer que si nous avons institué cette commission, ce n'est pas parce que nous craignions que le mal qui existe dans l'état de New-York se fût introduit en notre pays. Je crois que les compagnies canadiennes sont irréprochables, je les crois honnêtement administrées, et j'espère que cela sera établi à l'enquête ; mais, de même que la femme de César, les compagnies d'assurance doivent être à l'abri du soupçon. Le doute commence évidemment à s'infiltrer dans l'esprit des gens; on est un peu porté à penser que les affaires des compagnies d'assurance ne sont pas d'une régularité absolue, que des fonds ont pu être détournés comme cela s'est vu à New-York. Il importe, il importe au plus haut degré que toutes ces choses soient tirées au clair, que la question soit étudiée à fond, que tous ceux qui ont des griefs puissent se faire entendre, et que l'enquête soit absolument complète. Voilà ce que nous voulons. Qu'aurions-nous dû faire ? On a donné à entendre l'autre jour, et on le répétera peut-être encore, que le soin de faire une enquête aurait dû être confié à un comité parlementaire. Une commission comme celle que nous avons instituée est plus en mesure que ne serait un comité parlementaire de faire une étude approfondie de tout ce qui se rattache aux assurances. Avec la nomination d'un comité parlementaire, l'enquête devrait se faire entièrement à Ottawa, tandis que la commission pourra se transporter à Montréal, à Toronto et ailleurs, faire la visite des bureaux des compagnies et s'y faire mettre tous les documents sous les yeux. De cette façon, l'enquête sera beaucoup plus complète que si elle devait être faite à Ottawa.

Mon honorable ami me paraît difficile, très difficile même à contenter; le choix que nous avons fait de M. le juge McTavish et de M. Langmuir n'a pas l'heur de lui plaire. M. le juge McTavish occupe une charge qui lui interdit de devenir directeur ou administrateur d'une compagnie quelconque. Quant à M. Langmuir, c'est un homme d'affaires qui a des intérêts dans diverses compagnies. Puisque mon honorable ami trouve à redire à la nomination de M. Langmuir, bien qu'il se plaise à reconnaître en lui un homme des plus estimables et jouissant d'une réputation irréprochable, pouvions-nous, je le demande, étant donné que l'un des commissaires devait être choisi dans le monde de la finance, faire porter notre choix sur quelqu'un qui ne fît partie d'aucune compagnie ? La chose était absolument impossible. De nos jours, tout homme d'affaires d'une valeur réelle fait partie, en qualité de directeur, d'une ou même de plusieurs compagnies. Quand on a choisi des hommes de réputation inattaquable comme M. le juge McTavish et M. Langmuir, il me semble que l'on a assuré à la commission le plus haut degré d'excellence possible. Telle était, du moins, notre intention, et j'ai tout lieu de compter que les résultats que nous recueillerons ne tromperont pas notre attente.

Mais si la commission ne donnait pas pleine satisfaction, si ses investigations n'étaient pas complètes et s'il arrivait que quelque détail fût laissé dans l'ombre, il serait encore temps alors d'instituer une autre enquête. Mais j'ai tout lieu de croire, eu égard à l'honorabilité des commissaires que nous avons choisis, que l'enquête se fera complète et que les investigations mettront en pleine lumière la manière d'agir des compagnies d'assurance. Ce que nous voulons, c'est que les affaires des assurances soient mises au grand jour. Il faut que l'on sache à quoi s'en tenir, qu'il y ait des coupables à dénoncer ou que l'administration des compagnies soit marquée au coin de la droiture et de l'honnêteté.

Afin de clore le débat le plus tôt possible, je terminerai mes observations en remerciant le chef de l'opposition de l'hommage ému qu'il a rendu à la mémoire du regretté M. Préfontaine. Mon honorable ami a parlé le langage de la vérité. M. Préfontaine fut un ministre capable; c'était une nature fortement trempée. Détail caractéristique, c'est que chez cet homme d'Etat la fermeté s'alliait à la plus grande affabilité. Tous ceux qui l'ont connu ont pu se convaincre

de l'aménité de son caractère. et cependant cet homme était inébranlable dès qu'il avait pris une résolution quelconque. Il a rendu à son pays des services précieux. La mort l'a surpris dans des circonstances presque aussi dramatiques que celles qui accompagnèrent la mort foudroyante de sir John Thompson au château de Windsor. M. Préfontaine est décédé au pays de ses ancêtres. Mais de cette mort même, de la perte irréparable que fait un peuple descendant d'ancêtres français et anglais, naîtra peut-être un rapprochement plus étroit encore entre l'Angleterre et la France.

Je sais gré à mon honorable ami de vouloir bien nous aider à hâter l'expédition des travaux de cette session. Nous sommes prêts à nous mettre à l'œuvre et nous n'avons qu'un petit nombre de projets de loi à déposer. L'opposition nous prêtant son concours, il y a lieu de croire que nous pourrons expédier la besogne de la présente session en moins de trois mois.

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

## Reprise de la Séance.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Monsieur l'Orateur, je n'entends pas revenir sur tous les paragraphes de l'adresse, car il en est un certain nombre qui ont été discutés à fond et sur lesquels il serait inutile de discourir plus longtemps. Il s'y trouve néanmoins deux ou trois points qui méritent de fixer notre attention. Je parlerai tout d'abord du traité conclu avec le Japon.

Aux personnes qui ne connaissent pas l'historique de cette question, le discours de Son Excellence et certaines observations faites ici sont de nature à faire croire qu'il s'agit de la conclusion d'un traité absolument nouveau avec l'empire naissant du Japon, d'un traité dont le Gouvernement pourrait avoir lieu de s'attribuer le mérite; mais en y regardant de près, on s'aperçoit que toute l'affaire se réduit à l'aveu tardif d'une bévue, à la réparation d'une erreur, pour ne pas dire plus, qui remonte à une grand nombre d'années.

En réalité, monsieur l'Orateur, un traité avait été conclu par le gouvernement anglais, dès 1894, avec le Japon, et, ainsi que la chose s'est souvent pratiquée en matière de traité avec une nation étrangère, on avait prévu dans un traité avec le Japon, la participation éventuelle des différentes colonies de l'empire. Il en a été ainsi durant plusieurs années, le gouvernement anglais laissant les colonies libres de décider elles-mêmes si elles voulaient que les dispositions du traité leur fussent appliquées. Quand le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, ce traité était déjà conclu, et un certain délai avait été fixé pour permettre au colonies d'y adhérer. Le gouvernement canadien a dû, j'imagine, étudier sérieusement la question dans le temps, et on en vint à la conclusion que le Canada n'avait rien à retirer de ce traité, et qu'il ne participerait en rien aux bénéfices qui pourraient en découler. Sur quoi s'est-on basé pour en arriver à cette conclusion, c'est bien ce que j'ignore. Mais c'est ainsi que les choses se sont passées, et depuis 1896-97 jusqu'au moment actuel, le Canada a vu la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France et les Etats-Unis lui dérober tous les avantages découlant de ce traité ou d'autres conventions semblables. Il y a deux ans, si je m'en souviens bien, la gauche faisait remarquer au Gouvernement qu'il y avait encore chance pour le Canada de ne pas être tout à fait exclu. On commença alors à s'entremettre activement à ce sujet, et voici que, au bout de deux ans, on vient nous parler de ce qu'on appelle pompeusement un traité avec le Japon. Eh bien, monsieur l'Orateur, si, comme j'en suis persuadé, nous devons nous louer de voir enfin ce traité conclu, il y avait dix raisons contre une de nous en féliciter davantage il y a dix ans, et cela tout simplement parce que nous n'aurions pas ainsi perdu dix années infiniment précieuses, car les demandes du Japon, pour les produits que nous pouvons vendre, auraient été plus considérables, pendant cette période de temps, qu'elles ne le seront jamais pendant les années à venir.

Le très honorable leader du gouvernement a tout particulièrement insisté sur le degré de prospérité où se trouve actuellement le Canada. Je n'y trouve rien à redire, et la gauche de cette Chambre est prête à prêter son concours à tout ce qui pourra encore activer le développement de notre commerce. Mais il s'en faut, cependant, que rien ne soit à reprendre, dans le tableau enchanteur que nous a tracé le très honorable premier ministre. Ce Gouvernement est arrivé au pouvoir en dénonçant la politique de son prédécesseur. Sur certaines grandes questions d'ordre général, on n'avait pas tout à fait tort de combattre cette politique, et il y avait lieu entre autres de dénoncer avec force celle qui avait trait au volume considérable des échanges avec les Etats-Unis au détriment de la Grande-Bretagne, surtout pour les importations.

Ce Gouvernement est au pouvoir depuis 1896. Eh bien, voyons donc en quelle posture il se trouve sur cette question du commerce comparé avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. N'est-il pas vrai que nos importations des Etats-Unis ont continué à grossir par bonds gigantesques, qu'elles représentaient l'année dernière une augmentation de neuf millions et demi sur l'année précédente, et que l'augmentation totale depuis 1896 a été de 158 à 160 pour cent? Nos importations de la Grande-Bretagne ont sans doute aussi suivi une progression ascendante, mais elles sont loin d'égaler celles des Etats-Unis.

Voyons maintenant l'autre côté de la médaille, et considérons ce que nous exportons aux Etats-Unis. La quantité de marchan-

dises que nous exportons aux Etats-Unis, ou, en d'autres termes, que les Etats-Unis achètent de nous, est infiniment inférieure à la somme de nos importations, et cet écart tend toujours à s'accroître. D'un autre côté, la Grande-Bretagne achète de nous de plus en plus, mais, toutes proportions gardées, nous achetons bien moins chez elle qu'aux Etats-Unis. Pour toutes ces raisons, je suis donc fondé à prétendre que, pour tout ce qui se rattache à ces faits essentiels, le Gouvernement actuel ne me paraît avoir amélioré en rien les conditions auxquelles il trouvait tant à redire quand nous étions au pouvoir et alors que nos honorables amis de la droite se trouvaient dans l'opposition.

Bien plus, on a multiplié les efforts pour aggraver encore la situation, sans se rappeler qu'on avait ri autrefois de notre impuissance à obtenir une réciprocité quelconque avec les Etats-Unis. Mais ces messieurs n'ont pas réussi. Ils ont essayé, et ils ont dû reconnaître leur échec. Ils n'ont donc pas fait mieux que leurs prédécesseurs. La conclusion à laquelle on en doit arriver c'est que, durant dix années de leur administration, pas un seul port étranger n'a été ouvert à l'augmentation des exportations du Canada à des conditions plus favorables que précédemment. Malgré toutes les ressources qu'ils ont à leur disposition, et en dépit de toutes leurs promesses depuis qu'ils sont au pouvoir, ils n'ont pas encore pu réussir à abattre les murs protecteurs d'un seul tarif étranger, ou d'introduire un seul de nos produits sur un marché étranger à des conditions plus favorables qu'avant 1896. Mais le commerce, nous dit-on, suit une marche ascendante. Parfaitement.

Mais comment peut-on prétendre que cela doive être attribué à la politique du Gouvernement ? Le mieux qu'on puisse dire, c'est que ce commerce a augmenté en dépit de cette politique. C'est la puissance de production de notre sol et de notre industrie qui a été seule en cause quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent. Ces messieurs n'ont ni découvert ni révélé la fertilité de nos terres. Ils ne les ont pas, non plus, développées en quoi que ce soit. Il n'est pas une seule de nos voies de transport, en activité depuis dix ans, dont l'initiative n'appartienne à leurs prédécesseurs et qui ne fût pas prête à fonctionner quand ils ont pris le pouvoir. Ils ont projeté certaines voies, mais, à venir jusqu'à présent, leurs nouvelles routes, calquées exactement sur les anciennes, n'ont pas contribué à grossir d'un centième le volume de notre trafic dirigé sur les marchés étrangers. Voilà qui devrait, je crois, modérer leur enthousiasme. S'il fallait s'en rapporter aux honorables orateurs ayant proposé et secondé l'adresse, on serait presque tenté de croire que toutes nos grandes voies de transport, dans l'Ouest et à l'Est doivent sombrer dans l'insignifiance à côté du Grand-Tronc-Pacifique. L'un de ces messieurs a même été jusqu'à dire que le Grand-Tronc-Pacifique devrait être construit depuis cinq ans, mais que, dans tous les cas, quand cette grande œuvre sera terminée, nous aurons définitivement fait cesser l'encombrement pour le transport de nos produits. Cet honorable député voudrait-il être assez bon de jeter un coup d'œil sur la carte du Canada? Qu'il se donne la peine de relever les lignes de chemins de fer qui se dirigent des lacs vers l'ouest, et qu'il y fasse un tracé du Grand-Tronc-Pacifique. Quand il aura vu combien innombrables sont les lignes de chemins de fer qui sillonnent cette partie du pays, il se fera une plus juste idée de la part en somme très insignifiante que le Grand-Tronc-Pacifique, une fois terminé jusqu'aux montagnes Rocheuses, est destiné à avoir dans le développement de l'énorme trafic débordant de l'Ouest ou y affluant. Je ne vois là, monsieur l'Orateur, ici comme en diverses autre choses, qu'une tentative pour donner des proportions désordonnées à ce qui n'est après tout qu'un simple rouage de notre mécanisme de transport. Quand cet immense Transcontinental nous a été proposé avec les flots d'éloquence que l'on sait, où avait-on l'intention de le diriger et quels étaient les services qu'on en attendait ? Afin de s'excuser d'avoir soutiré tant d'argent au pays pour cette entreprise, le premier ministre et ses partisans ont fait miroiter à nos regards le mirage des nouvelles et immenses régions, jusqu'ici inexplorées, que ce chemin de fer allait ouvrir à la colonisation. On paraissait alors être pénétré de l'idée—et, sur la foi de cela, le pays les a approuvés—que ce chemin de fer allait ouvrir au commerce une région restée jusqu'ici déserte et inexplorée du Nord-Ouest. Eh bien, regardez les tracés pour lesquels on a demandé des soumissions, et où devront s'adjuger les entreprises. Ces tracés ne traversent aucune partie non encore développée de notre grand Nord-Ouest.

En sortant de Winnipeg, le chemin se dirige à Portage-la-Prairie en suivant de près les voies d'autres chemins de fer déjà construits et en exploitation. A partir de Portage-la-Prairie, il traverse la partie la plus cultivée de notre grand Nord-Ouest, et à tout au plus 10, 15 ou 20 milles des autres chemins de fer desservant cette partie du pays. Que l'on construise ce chemin jusqu'à Edmonton, en suivant le tracé projeté, et l'on ne pourra pas transporter un seul minot de blé ou un seul dollar de nos produits en dehors de la région appartenant déjà au rayon d'action du Pacifique-Canadien ou du Canadian-Northern, et que ces deux chemins de fer auraient pu continuer à desservir sans qu'il en coutât au pays un seul sou de plus. Il convient donc de n'accepter que sous bénéfice d'inventaire tout ce qu'on nous raconte sur le Grand-Tronc-Pacifique. Ce chemin de fer est sans doute destiné à accomplir quelque bien, mais il reste à savoir dans quelle mesure et ce que tout cela sera. On nous a leurré de vaines promesses en nous prédisant que ce chemin de fer était destiné à ouvrir dans l'Ouest de

nouveaux territoires à la colonisation. Et cependant, c'est là-dessus que s'est basé le Parlement pour adopter cette mesure. Si ce chemin de fer avait été dirigé un peu plus au sud, il se serait trouvé passer à travers un réseau serré d'autres voies en activité. Il aurait fallu, si on avait voulu ouvrir de nouveaux territoires, diriger ce chemin de fer au nord du Canadian-Northern à travers le vaste pays s'étendant jusqu'à la rivière de la Paix, et l'on aurait eu ainsi quelques excuses plausibles à présenter pour justifier la dépense des millions de dollars que le Canada est appelé à verser.

Voilà pour la question de transport. Maintenant, on ne nous a rien dit des finances du pays. Dans le discours du trône et dans le discours du premier ministre, on n'a fait pour ainsi dire qu'effleurer l'état de nos finances. Ces messieurs de la droite songent-ils vraiment quelquefois à l'avenir? Ont-ils idée du fardeau écrasant de responsabilités financières qu'ils vont bientôt assumer et porter durant dix ans, et cela, que le pays continue ou non à être prospère ? Ne voient-ils pas qu'ils vont bientôt avoir à affronter un problème financier, dont la magnitude a de quoi faire trembler le financier le plus habile et le plus audacieux ? Mais ces messieurs se lancent en tout cela d'un cœur léger, et ne voient pas que le jour arrivera rapidement où il nous faudra faire appel à toutes nos énergies. La danse des millions, pour les dépenses ordinaires du pays, devient chaque année plus inquiétante, et d'ici cinq à sept ans il nous faudra nous présenter sur les marchés financiers pour prélever 147 millions pour faire face à nos échéances, et au moins 10 autres millions pour dépenses extraordinaires portées au compte du capital des chemins de fer. Ce ne sera pas là certes une tâche facile. Il ne s'ensuit pas, parce que nous avons eu le vent en poupe depuis dix ans, qu'on doive compter, pour édifier et asseoir nos projets, sur les mêmes conditons exceptionnellement favorables, tant pour nos revenus que pour notre production, durant les dix années à venir.

Je ne vois pas qu'il puisse y avoir exception pour notre pays sous ce rapport. Et cependant, qu'avons-nous fait, durant les dix années si prospères qui viennent de s'écouler, pour nous mettre en mesure de parer aux difficultés que nous sommes à la veille d'éprouver sur les marchés financiers, et pour faire face aux éventualités dont pas un homme raisonnable ne peut nier la possibilité ? Oui, qu'avons-nous fait ? Absolument rien. Au contraire, l'extravagance est devenue notre devise et nous nous sommes ingéniés, pour ainsi dire, à chercher à savoir de quelle manière l'argent pouvait être le plus rapidement dépensé. Ainsi, par exemple, le ministre des Finances s'est présenté devant nous l'année dernière, six jours après l'expiration de l'exercice financier, alors qu'il n'avait plus à nous soumettre aucun budget, et alors que plus un seul dollar ne pouvait être dépensé qui n'eût déjà été porté au compte de l'année expirée. Il a produit alors son état estimatif du revenu, son état estimatif des dépenses consolidées, son état estimatif des dépenses imputables sur le capital, son état estimatif de l'augmentation de la dette, et il a déposé tout cela sur le bureau de la Chambre après que l'exercice était absolument expiré, et alors que ses chiffres auraient dû être, à quelques dollars près, absolument précis. Il nous a dit alors que le revenu, les dépenses consolidées, les dépenses-capital et l'augmentation de la dette représentaient, pour chaque chef, une certaine somme. Les comptes publics sont aujourd'hui devant nous, et voici ce que nous y trouvons: il y a un écart de un million de dollars pour les dépenses imputables sur le fonds consolidé et de quatre millions pour les dépenses-capital. Le ministre des Finances nous a dit aussi, l'année dernière, que l'augmentation de la dette n'était que de un million et quart, alors que les comptes publics accusent une augmentation de cinq millions et demi. Que nous faut-il donc penser, monsieur l'Orateur, d'un semblable laisser-aller dans nos méthodes de comptabilité, et cela précisément dans le département même des Finances ? Je le répète, monsieur l'Orateur, nous approchons rapidement de l'époque où il va nous falloir affronter de sérieux problèmes financiers. Il est toujours possible, par un judicieux emploi de ses revenus, de trouver des ressources extraordinaires, mais il n'en existe pas moins une limite qu'on ne peut pas franchir. Parce qu'on a pu réussir, depuis dix ans, à soutirer au pays quelque chose comme 70 millions de dollars, c'est-à-dire presque doubler en ces dix ans le chiffre de nos dépenses, il n'est pas un homme sensé qui puisse prétendre que notre revenu portera durant les dix années à venir à la même élasticité, avec notre population clairsemée, et cela quelque considérable que soit notre développement. Mon très honorable ami a, en vérité, passé par trop rapidement sur les faits qu'il a énoncés : à savoir que, en 1896, la totale des taxes prélevées avait représenté 28 millions de dollars, et l'année dernière 54 millions : à savoir, aussi, qu'en 1896, les dépenses totales étaient de 41 millions de dollars, et l'année dernière de 78 millions. Mais, nous dit-on, tout cela est d'un poids à peine perceptible pour notre population. Eh bien, monsieur l'Orateur, il n'y a pas un seul dollar des 71 millions de revenu prélevés l'année dernière qui n'ait été soutiré à nos propres gens. Ces revenus ne peuvent pas provenir d'aucune autre source, et le temps n'est plus où nous aurions pu pour cela avoir recours à la lampe merveilleuse de quelque nouvel Aladin. Ces revenus ne sont pas produits par quelque machine perfectionnée, mais proviennent de la somme de travail commun de notre population. Il reste acquis qu'alors qu'en 1896 nous avons prélevé une moitié

sur le travail commun, vous avez, vous, prélevé le double de ce montant jusqu'à concurrence de 78 millions de dollars, dont 72 millions soutirés directement à notre population. Cela représente environ $15 par tête, soit près de $90 prélevés sur les revenus de chaque famille en plus de ses frais de subsistance. C'est le peuple qui a fourni cet argent, et l'on ne saurait nier que c'est faire preuve à son égard d'exigences énormes, sans compter que ces exigences sont aujourd'hui le double de ce qu'elles étaient en 1896.

Eh bien ! monsieur l'Orateur, que reste-t-il à faire? D'ici quatre ans, $134,000,000 de notre dette publique viendront à échéance, et il nous faudra faire appel au marché financier pour trouver cette somme. En sept ans, il va nous falloir trouver $147,000,000, et, en outre, il nous faudra $100,000,000 pour les énormes dépenses de chemins de fer dont l'ère ne fait que commencer. Il ne serait peut-être pas très difficile de trouver ces 247 millions, à supposer que nos revenus continueront à augmenter comme ils l'ont fait depuis dix ans, et à supposer que l'état de prospérité générale se maintienne. Mais, où trouver l'homme qui nous garantira dix autres années d'abondance, et qui puisse se faire fort de nous ouvrir, quand nous voudrons, les marchés financiers du monde ? Sur ces 247 millions, il n'y a que 47 millions de disponibles dans le fond d'amortissement. Les 200 autres millions devront être trouvés coûte que coûte. Adviennent les mauvaises années—ces mauvaises années sont inévitables, et le financier bien avisé ne doit jamais les perdre de vue—et ces obligations, que nous ne pouvons pas éluder, seront mises à la face du pays. Il y aura alors des grincements de dents, et ces messieurs s'apercevront alors qu'il n'est pas aussi aisé qu'ils se l'imaginent de trouver 247 millions de dollars, ou de soutirer cette somme aux goussets de nos gens.

J'en arrive maintenant à la commission des assurances. Je n'ai pas dessein de revenir sur ce qui a déjà été si bien exposé par ceux qui m'ont précédé. Je suis, sur tout cela, entièrement de l'avis de mon honorable ami, M. R. L. Borden. Je n'irai pas tout à fait aussi loin que le très honorable premier ministre, qui s'est exprimé sur ce sujet cette après-midi. J'ai tout lieu de croire qu'il n'y a rien à reprocher à nos hommes d'affaires, à nos banquiers et à nos directeurs de compagnies d'assurance. Loin de moi la pensée de vouloir laisser planer le moindre soupçon et de tenir pour établi ce qui n'a pas été prouvé, bien que personne, aux Etats-Unis, n'eût soupçonné les scandales qui viennent d'être mis à jour avant que le comité Armstrong eut commencé à siéger. Nous n'avons pas, pour ces tripotages, le tempérament de nos amis les Américans, et je ne m'attends pas qu'il se produise ici rien de semblable. Le Gouvernement a opté pour l'institution d'une commission royale. Mais une autre enquête aurait pu être ouverte, et celle-là par le Parlement lui-même. Le Gouvernement a décidé ce qu'il fallait faire. Nous allons le suivre de près, et le Parlement est là, armé de tous ses pouvoirs, pour censurer au besoin cette commission si elle n'accomplit pas bien sa tâche. Mais voici, monsieur l'Orateur, où la faculté de tout savoir et de tout connaître, dont se pique cette administration, prête aux plus étranges commentaires.

A la cour suprême, en cette ville, siège un magistrat éminent et distingué, et l'autre jour les journaux ont publié une lettre de ce magistrat dont la teneur n'est rien moins qu'une dénonciation catégorique et absolue de certaines lois édictées en 1899, c'est-à-dire à une époque où ce juge éminent faisait partie du Gouvernement. Et cela m'a rappelé un incident qui s'est passé dans l'histoire des commissions instituées en ce pays. En 1899, un homme très influent s'est présenté devant le gouvernement et le ministre des Finances, pour exposer un projet tendant à faciliter les placements. Les traditions du département des Finances avaient toujours été, en ces matières, extrêmement conservatrices. Il s'agissait, dans le projet en question, de placements comportant un fort élément de danger. Le sujet fut discuté à fond en comité, et je m'opposai à la chose et en appelai au ministre des Finances de maintenir intacts les traditions que nous avions toujours suivies jusqu'a lors en ces matières. Le comité partageait mon avis. J'ignore si le ministre des Finances penchait ou non pour mon avis, mais ce que je sais c'est que plusieurs membres du comité n'appartenant pas à mon parti se levèrent pour approuver entièrement ce que j'avais dit. A la réunion suivante du comité, ceux-là mêmes qui s'étaient ainsi exprimés en ma faveur me firent subitement volte-face, et le résultat de tout cela fut que l'homme influent en question put recruter assez d'adhérents pour se rire de toute opposition et pour nous imposer les projets que ce juge distingué de la cour suprême, dont je viens de parler, condamne et déplore aujourd'hui. S'il doit y avoir maille à partir, en ce pays, avec les compagnies d'assurance, on peut être sûr que le gros de notre enquête portera sur les placements, plutôt que sur les questions d'administration.

On a beaucoup parlé des provinces du Nord-Ouest. J'approuve entièrement ce passage du discours du trône où l'on se réjouit de l'entrée de ces territoires dans la Confédération, et du concours de ces nouvelles et immenses ressources. Ces territoires ont certes été bien inspirés de joindre leur sort à nous. Le jour de l'inauguration a été aussi splendide qu'on pouvait le désirer pour un semblable événement. Le soleil brillait dans un ciel rayonnant, et les esprits et les cœurs en avaient reçu comme un renouveau d'espérance et d'ardeur. C'est toujours une grande date, pour un jeune homme, que

l'aurore de sa majorité, et cette date emprunte surtout une solennité toute particulière quand il a placé très haut son idéal et ses principes, et quand les auspices sous lesquels il commence sa nouvelle vie sont honorables et justes.

La même remarque s'applique à ces deux provinces. Plût au ciel qu'il n'y eût ici rien à redire, et que les circonstances qui ont marqué, pour ces territoires, la prise de possession de leur majorité, eussent toutes été éminemment favorables. Mais, quelles sont ces circonstances ? L'honorable député qui a proposé l'adresse a commencé par dire qu'à l'harmonie du jour natal n'avaient pas tardé à succéder toutes les horreurs des luttes intestines. Il est vraiment regrettable que cet honorable député ne se soit pas exprimé, à ce sujet, l'année dernière, aussi énergiquement qu'il l'a fait aujourd'hui, quand il nous a dit que les Territoires du Nord-Ouest étaient parfaitement en état de voir à leurs propres affaires religieuses sans aucune intervention du dehors.

Si seulement ce Nestor avait été ici en 1905 pour nous donner ses conseils, et si ces conseils avaient été acceptés : l'harmonie et les belles espérances conçues à l'occasion de la naissance de ces provinces n'auraient pas été suivies des jours sombres, des querelles et des troubles que l'on connaît. Mais, monsieur l'Orateur, tout a été sinistrement fait dès l'origine. Dans la consultation nationale qui a précédé l'octroi de l'autonomie aux provinces, les électeurs ont été tenus dans l'ignorance la plus complète des desseins du Gouvernement, à tel point qu'ils n'ont pu faire connaître leur volonté et leur désir. Les députés ont été élus sur des questions entièrement étrangères à l'autonomie des provinces. Ce fut la première faute. Il aurait été beaucoup mieux si le Gouvernement s'était ouvert aux électeurs des Territoires et leur eut soumis la question avant de les laisser faire le choix de leurs représentants aux Chambres. Mais le Gouvernement n'a pas fait cela. Il a tenu le peuple dans l'ignorance de ses desseins. Les constitutions ont été rédigées dans le secret et soumises à cette Chambre en l'absence du ministre compétent. Elles ont soulevé des protestations. Ce fut presque une révolte. Un ministre démissionna. D'autres furent sur le point de suivre son exemple et la panique était dans le camp. Pourquoi ? Simplement parce que la mesure que l'on voulait imposer à la Chambre était une surprise pour les représentants et les électeurs de l'Ouest.

Les dispositions et les actions de M. Haultain en cette matière ont fait le sujet de beaucoup de commentaires. L'honorable premier ministre a essayé aujourd'hui de justifier la conduite de son gouvernement et celle du lieutenant-gouverneur de l'une de ces provinces qui a laissé de côté M. Haultain et choisi une autre personne que lui comme chef de gouvernement. Les raisons apportées par l'honorable premier ministre étaient faibles. Examinons-les un instant. Pourquoi a-t-on passé par-dessus la tête de M. Haultain ? Pouvait-on trouver un homme plus loyal que lui dans le Nord-Ouest? Ne l'était-il pas autant que M. Scott ? N'était-il pas aussi capable que lui ? N'avait-il pas infiniment plus d'expérience ? Ne jouissait-il pas de la confiance de la population, confiance qui avait été manifestée à son égard d'une façon beaucoup plus complète qu'elle ne l'a jamais été en faveur de M. Scott? N'était-il pas revêtu du dernier mandat des électeurs ? C'est muni de ce mandat qu'il est venu à Ottawa et a mis à la disposition du Gouvernement son expérience et ses connaisances afin de l'aider à parfaire la construction du pays dont il était le représentant. Il est venu ici avec un collègue, et tous deux ont donné au Gouvernement tous les renseignements sur la situation. Quand donc s'est produit le désaccord ? Seulement lorsque le gouvernement d'Ottawa a essayé de violer la constitution. Alors seulement. Mais M. Haultain était-il le seul homme que l'on devait condamner à cause de l'opposition qu'il offrit en ses circonstances ? Ne devait-on pas blâmer également ceux qui étaient de son avis ? On a chanté les louanges de M. Scott ; on a vanté son jugement. Soyons justes et raisonnables à son égard ; mais prenons-le dans son état d'âme réel et non pas tel qu'il s'est montré dans cette Chambre. Aussitôt après avoir terminé son discours à l'appui de la politique du gouvernement, il écrivait à ses amis de l'Ouest des lettres confidentielles dans lesquelles il leur exposait la situation sous son vrai jour. Les lumières de côté sont quelquefois très importantes. Voyons quelles lumières M. Scott a jetées sur le sujet. Elles sont intéressantes à connaître. Voici ce qu'il dit :

> A mon avis, on a fait un gâchis impardonnable, mais mon opinion n'en est pas moins fixée sur la meilleure conduite à tenir dans les circonstances.

Au sujet des écoles séparées voici ce qu'il disait :

> Nous ne pouvions pas nous soustraire à l'obligation de solutionner la question. Les catholiques n'auraient jamais permis d'en laisser le règlement aux seules autorités provinciales. Il leur fallait veiller et ne pas laisser disparaître le dernier vestige de leurs écoles séparées. Laurier avait réussi à faire courber l'échine deux fois à la province de Québec ; d'abord en 1896, et ensuite en 1899 lors de la guerre sud-africaine. Mais ni le Manitoba ni l'Ontario n'ont été bien empressés à le remercier de ce qu'il a fait dans ces occasions.

Voilà les qualités d'homme d'Etat de M. Scott. Pour lui le droit et la justice ne sont rien: le seul point qu'il considère est de savoir si l'on sera remercié et si l'on gagnera des votes.

> Dans le cas actuel, il était impossible de résister aux réclamations de l'Eglise catholique romaine. Pour ma part, je ne crois pas un seul instant que les écoles séparées aient un droit légal ou constitutionnel à l'existence.

Voilà la vision nouvelle que M. Scott a eue. Dans son discours, il disait tout autre chose. "Nous nous appuyons, disait-il, sur le roc de la constitution". C'est sur ce roc que se tenait l'honorable premier ministre, et M. Scott y grimpa à sa suite. C'est sur ce roc aussi que se réfugièrent tous les autres. Mais dans ses moments lucides, lorsqu'il faisait des confidences à ses amis, M. Scott disait: "Je ne crois pas réellement que nous soyons tenus légalement et constitutionnellement d'accorder les écoles séparées" et il continue :

..mais moralement la cause est très forte, et à mon point de vue il serait déraisonnable de demander à Laurier de faire retraiter Québec une troisième fois, lorsque la raison morale est si forte contre lui.

La justice, le droit constitutionnel, la vérité. M. Scott n'en tient aucun compte. Il s'agit simplement de se contredire et de savoir combien de fois un homme peut renier ses principes, et la question morale qui gouverne plusieurs le justifie de refuser de battre de nouveau en retraite.

Des dépêches au leader, dépêches que je n'ai pas envoyées moi-même mais dont j'ai eu connaissance, vous donnent aussi juste que possible la cause de la démission de M. Sifton et le résumé de la situation pendant les dix derniers jours. Je ne crois pas . . .

Mais voici quelque chose de riche.

Je ne crois pas que Laurier ou aucun membre de son cabinet, en dehors de Scott et de Fitzpatrick, se doutait que l'article 16 ne faisait que maintenir les conditions existantes au Nord-Ouest. Nous autres les députés du Nord-Ouest nous étions de cet avis. . .

Quel était cet avis ? "Le maintien des conditions existantes."

Et l'on nous répondit que l'on suivrait nos conseils.

De sorte que MM. Scott et Fitzpatrick étaient les seuls coupables. L'un le doyen des ministres au Sénat et l'autre, plus jeune, à la Chambre des communes. Voilà les deux hommes qui connaissaient la portée réelle de l'article 16 ; voilà ceux qui le faisaient accepter à leurs collègues sans défiance dans le cabinet et voulaient aussi le faire accepter au Nord-Ouest. Mais on se trompait.

Le discours de Laurier ne m'indiquait rien autre chose, et pourtant je l'ai suivi avec beaucoup d'attention, bien que ce qu'il a dit au sujet des revenus des terrains scolaires m'ait rendu nerveux, vu que ses paroles prêtaient au soupçon.

Mais le sauveur n'était pas loin. Annoncé depuis longtemps, il venait, porté sur les ailes rapides des sources chaudes du Nord-Ouest, et il devait arriver à temps pour délivrer les ministres dans l'embarras et leurs partisans des griffes de Scott et de Fitzpatrick. Quel était ce sauveur ?

L'esprit perspicace de M. Sifton découvrit bien vite la signification de l'article 16, qui, il ne pouvait y avoir de doute à ce sujet, devait soustraire les écoles séparées à l'autorité du pouvoir. Je suis convaincu que si Sifton avait voulu demeurer dans la vie publique il aurait pu parvenir à faire modifier les bills d'autonomie sans donner sa démission, mais il prétendait le contraire, et les difficultés que l'on a rencontrées depuis pour obtenir des modifications à la loi semblent lui donner raison, mais d'un autre côté, il est très possible que sa démission ait soulevé des ressentiments qui ne se seraient pas produits autrement.

Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, le premier ministre ne trouve pas de termes assez énergiques à lancer à la face de M. Haultain parce qu'il s'est opposé à cet article 16. Son lieutenant même, celui dans lequel il a toute confiance, l'homme qu'il a choisi, quoi qu'il puisse dire, pour diriger la bataille et faire accepter à la province son projet de loi favori, a vu le même danger que M. Haultain a aperçu, mais il a rengaîné, tandis que M. Haultain resta fidèle à ses principes et à ses convictions.

Je crois que c'est une chose dangereuse pour un pays lorsqu'un premier ministre déclare ou affirme qu'un lieutenant-gouverneur ou celui qui le conseille doit refuser d'appeler pour former un cabinet un homme qui n'accepte pas ou ne partage pas ses vues particulières ou politiques. Ce fut le malheur de M. Haultain et c'est pour cela qu'il n'a pas été appelé. Il croyait que la constitution avait été violée, que l'on interprétait faussement la loi sur la confédération. En sujet loyal, il fit connaître sa détermination de faire décider la question par la plus haute cour du royaume, et à cause de cela, on ne tint aucun compte de ses longues années d'expérience ni de la confiance que le peuple reposait en lui, toutes choses qui le désignaient au choix de la couronne, et on appela à sa place quelqu'un qui n'avait ni expérience ni mandat des électeurs. Ce fut cette personne que l'on chargea de faire des élections dans la nouvelle province. Et qu'a-t-on fait encore ? Avant de faire les élections, on tailla des districts électoraux à sa convenance et on commanda un premier ministre. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) alla au Nord-Ouest dans un but particulier. On mit en opération tout le mécanisme officiel du pays et ce mécanisme n'a cessé de fonctionner sans honte ni vergogne, même en violation des droits les plus sacrés du citoyen, le droit de suffrage et celui d'être représenté dans les conseils de la nation. On est allé même jusqu'à entraîner les tribunaux à se faire les protecteurs des voleurs de bulletins et au mépris des droits du peuple. Depuis le commencement jusqu'à la fin on découvre ce but vile et sordide. Depuis le premier ministre jusqu'aux voleurs de bulletins, tous les acteurs constituent les anneaux de la même chaîne, voués ensemble à l'accomplissement du même objet.

Monsieur l'Orateur, le premier ministre n'est pas ici, mais je crois que lorsqu'il s'en retournait chez lui au dîner, il repassait

dans son esprit son discours de cet après-midi, et il devait se dire à lui-même qu'il était un malin de première force.

Est-ce que je ne sais pas, est-ce que vous ne savez pas, monsieur l'Orateur, est-ce que nous ne savins pas tous que le premier ministre n'a pas tenté de faire aucune réponse sérieuse aux observations si fortes de mon honorable ami le chef de l'opposition? Toute se réponse était celle d'un plaisant, mais non d'un homme d'Etat, et pour le chef d'un grand parati, du soi-disant parti libéral, ce n'était pas de se montrer sérieux, je dirai même pas convenable que de parler de cette façon. Comment s'y est-ii pris pour excuser le ministre de l'Agriculture ? Le premier ministre sait lui-même que jamais un membre de gouvernement n'a commis une bourde plus grave que le ministre de l'Agriculture. Ses collègues qui siègent près de lui le sentent dans leur cœur. L'opinion publique est du même avis. Et cependant le premier ministre vient nous dire : Nous ne sommes pas des pédants en fait de solidarité. Nous ne sommes pas bâtis de cette façon. Quelquefois nous sommes de la même opinion, quelquefois nous différons. Mais, monsieur l'Orateur, pourquoi ce qui est loi dans un cas ne l'est-il pas dans un autre ? Je ne voudrais pas poursuivre cette comparaison à la lettre ; mais je dis ceci : pourquoi traiter M. Tarte d'une manière comme membre du cabinet et traiter M. Fisher d'une autre ?

Qu'avait-on à reprocher à M. Tarte ? M. Tarte tâchait d'être honnête. Ce nest pas à moi à dire qu'il y réussissait. Mais dans la circonstance dont il s'agit je suis prêt à lui rendre le témoignage, autant que je puis lire dans ses intentions et dans ses actes, qu'il tâchait d'être honnête et qu'il voulait amener ses collègues à abandonner la voie hypocrite qu'ils suivaient pour adopter la manière franche et honnête anglo-saxonne de dire la vérité. Qui ne sait que le cabinet dont l'honorable premier ministre est le chef, a depuis 1896 conduit les affaires du pays d'après les principes protectionistes. Ce serait faire injure à l'intelligence de qui que ce soit de dire le contraire. Certains ministres croyaient qu'ils pouvaient continuer à mettre les principes protectionistes en pratique tout en prétendant être des apôtres du libre-échange. Mais M. Tarte n'était pas bâti de cette manière et il dit à ses collègues : Messieurs, soyez francs et honnêtes ; si vous ne voulez pas l'être, je le serai. Et il fit des discours en faveur de la protection. Ce n'était, il est vrai, entre les membres du cabinet qu'une question de plus ou de moins de protection. Il n'y avait pas de principes en jeu.

Or, monsieur l'Orateur, le premier ministre fit savoir à M. Tarte que parce qu'il se déclarait en faveur de la politique que demandait le pays, et parcequ'il reclamait plus de protection sur certains articles, il devait sortir du cabinet et M. Tarte sortit. M. Fisher cultivateur et M. Fisher ministre de l'Agriculture sont deux personnes distincts. Dans quel rôle est-il le plus à sa place ? Je ne suis pas obligé de le dire en ce moment. Mais, monsieur l'Orateur, si jamais une politique a été solennellement affirmée et dans un endroit encore plus sacré et ayant un plus grand cachet d'autorité que cette Chambre, ce fut dans la conférence interprovinciale ou coloniale qui a été tenue à Londres, et dans laquelle toutes les colonies de l'empire étaient représentées. En cette occasion, les colonies se sont engagées à accorder un traitement priviligié à la mère patrie en retour d'un traitement semblable de sa part. Et cependant, monsieur l'Orateur, après les déclarations aussi claires et aussi catégoriques que celles qui ont été faites alors, un ministre vient déclarer en public que comme cultivateur et comme ministre de l'Agriculture il est content que l'Angleterre n'ait pas accordé le traitement privilégié. Il croit que ce nous serait dommageable si elle le faisait, et il se lance dans la lutte qui se fait présentement en Angleterre, jetant tout son poids, non pas comme cultivateur, ce qui ne serait pas très lourd, non pas non plus comme simple M. Fisher, ce qui ne vaudrait guère mieux, mais comme membre du gouvernement canadien parlant au peuple des Iles Britanniques et se déclarant opposé à ce traitement. A-t-on jamais vu une contravention plus évidente à la solidarité ministérielle ?

Je veux dire alors que la réponse de l'honorable premier ministre, avec tout le respect que je lui dois, est une réponse triviale, une réponse qui n'en est pas une, ce qu'il doit savoir lui-même, mais c'était la meilleure manière dont il pouvait se tirer d affaire après la bourde colossale de son ministre de l'Agriculture.

Or, monsieur l'Orateur, le ministre de l'Agriculture n'est pas le seul qui a parlé. Un ministre qui n'est autre que le ministre de la milice (sir Frederick Borden), le ministre de la guerre dans ce pays, a dit son mot. Dans une assemblée tenue à Ottawa, il a fait une déclaration des plus extraordinaires pour un ministre d'un gouvernement colonial, d'un gouvernement d'une colonie dont nous faisons partie. Qu'a-t-il dit, monsieur l'Orateur? Discutant cette question de la contribution et du secours que le Canada doit à sa propre protection et à la defense de l'empire il a fait, entre autres déclarations au sujets desquelles nous ne le querelleront pas, la déclaration extraordinaire suivante :

Il différait d'opinion d'avec le conférencier au sujet de la doctrine Monroe, et il déclare que pour appuyer cette doctrine, il y avait les canons et les navires de guerre des Etats-Unis de même que les forces de terre d'un pays de 80,000,000 d'âmes. Si cette doctrine signifiait quelque chose, elle voulait dire certainement que le Canada était à l'abri de toute agression étrangère. Elle voulait dire que les Etats-Unis ne permettraient ni à l'Allemagne, ni à la Russie, ni à aucune autre puissance étrangère,

que l'Angleterre fût forte ou fût faible, de s'établir dans ce pays. Cela n'est pas la loi internationale, mais c'est la loi du plus fort, et l'on ne peut ignorer que les Etats-Unis ont fait savoir au monde entier que telle était leur politique.

Or, monsieur l'Orateur, quelle est l'essence de cette déclaration ? Elle dit tout simplement que comme pays nous nous reposons pour l'inviolabilité de notre territoire, non pas sur nos propres forces et sur notre détermination de repousser l'insulte et l'agression, non pas sur la puissance et la force de l'Angleterre, notre mère patrie à laquelle nous devons allégeance, mais que nous devrons notre indépendance à un pays étranger, qui, à un moment donné, pourra nous être hostile. Le ministre de la Milice du Canada n'a pas trouvé, au moment où éclosent notre patriotisme et notre confiance en nous-mêmes, qui tous les jours s'accentuent davantage, il n'a pas, dis-je, de meilleurs encouragements à donner au pays que celui-ci : par la grâce et la faveur des Etats-Unis nous pourrons éviter d'être absorbés par les puissance européennes. Mais pourquoi le ministre n'est- il pas allé plus loin? Il pouvait se demander quelle puissance nous protégerait contre l'agression des autres puissances étrangères, non pas en Europe ou en Asie ou en Afrique, mais sur ce continent et tout près de nous ? Ce n'est peut-être pas la loi des nations, a-t-il dit, mais c'est la loi du plus fort, et il y a là une menace terrible. On invoque la loi du plus fort contre les puissances européennes pour les empêcher de mettre le pied sur le sol du Canada, mais qui nous protégera contre une autre puissance qui a déjà un pied sur ce continent, si cette puissance veut invoquer la loi du plus fort pour nous écraser. Peut-il y avoir un sentiment moins viril, existe-t-il un sentiment moins national, quel sentiment moins honorable peut-il y avoir que celui de prétendre que nous devons nous reposer sur nos puissants voisins pour protéger notre pays contre les attaques et les agressions étrangères, et ne pas nous préparer à nous défendre et à nous protéger contre ces voisins eux-mêmes si un jour ils devenaient les agresseurs ? Je crois, monsieur l'Orateur, que nous pouvons parcourir les annales de toutes les nations anciennes—et le premier ministre aime à dire que nous sommes une nation—et je doute que l'on y trouve aucune déclaration qui l'égale en poltronnerie de la part d'un gouvernement ou d'un ministre. S'il nous faut nous reposer sur les canons et les vaisseaux des Etats-Unis pour la protection du Canada, pourquoi ne pas le faire d'une manière complète ? Pourquoi conserver nos fortifications et nos travaux de défenses? Pourquoi maintenir nos écoles militaires et notre petite armée? A quoi servent nos instructeurs militaires, notre milice et le ministre lui-même ? Pourquoi tout cela, si nous nous trouvons suffisamment protégés par les canons et la marine d'une population de 80,000,000 d'âmes qui est notre voisine ? Ne devrions nous pas alors payer une taxe aux Etats-Unis pour la protection qu'ils nous donnent? Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, poursuivre ces remarques plus loin.

M. FOSTER.

Je désire seulement en terminant, en réponse à la prétention que l'harmonie ne règne pas dans les rangs de l'opposition, mais qu'elle déborde dans les rangs ministériels, dire qu'il y a d'autres faits montrant les choses sous un jour un peu différent de celui que le premier ministre nous a fait voir aujourd'hui. Il est parfaitement vrai que la nomination d'un directeur général des Postes ne regardait que les membres et les chefs du parti libéral. Le Gouvernement a arrangé la chose à sa plus grande convenance, et l'harmonie règne dans le parti, a dit le premier ministre. Mais une autre manière de ramener la paix entre les membres de la famille s'imposait, c'était d'aller chercher une personne du dehors et de la faire passer pardessus les autres. Je crois que c'est la conduite qui a été tenue. Mais l'harmonie règne-t-elle réellement dans les rangs ministériels ? Un homme aussi important que peut l'être le whip du parti libéral, le député d'Ontario-nord, a fait il y a quelque temps des déclarataions étonnantes par leur franchise. Quelles sont ces déclarations ? Je suppose que le premier whip est le personnage le plus important dans le parti après le premier ministre lui-même. Il gouverne à l'intérieur du parti avec lequel il ne fait qu'un cœur et n'a qu'une conscience. Il s'endort quand elle s'endort, s'éveille quand elle s'éveille et il n'est pas un seul instant de son sommeil, pas un seul de ses songes, pendant lesquels il ne soit pas là présent comme tuteur, infirmier, ou confident ou directeur, de sorte que lorsque le whip parle il faut écouter ses paroles. Harmonie exorbitante, débordante, comme la douce atmosphère des pays des tropiques. Harmonie pleine de suavité et de beauté. Oui, mais, monsieur l'Orateur, M. Grant dit :

> Nous regrettons beaucoup la retraite de sir William Mulock. Sir William jouissait de la confiance des libéraux de la vieille école.

De sorte qu'il y a deux sortes de libéraux, et c'est un moyen d'avoir l'harmonie dans un parti que d'avoir deux camps, surtout un camp d'ancien libéraux et un camp de jeunes libéraux. Et il est à supposer que les anciens libéraux ont des principes et de la décence, tandis que les jeunes libéraux sont plus iconoclastes ou socialistes, ou quelque chose de ce genre. Mais le point important, c'est qu'il y a deux écoles dans le parti libéral et que conséquemment cela tend beaucoup à produire l'harmonie. Je regrette autant que M. Grant, la disparition de sir William Mulock, mais je regrette encore plus que son étoile en s'éclipsant du ciel politique ne soit pas couchée dans la

pleine gloire de ses premiers principes. Je regrette qu'elle se soit éteinte dans le brouillard sombre des faveurs ministérielles, et qu'il se soit laissé détourner des principes qu'il avait défendus avec tant de force et d'énergie, par l'offre d'un traitement de $10,000. Mais sa santé était mauvaise, et bien que ce fût un travail difficile que de diriger les postes et combattre la nouvelle école libérale dans son parti, il a considéré que c'était besogne facile que de se remettre à la pratique de la loi qu'il avait abandonnée depuis vingt-deux ans, d'étudier toutes les procédures et les précédents survenus dans l'intervalle, et monter sur le banc judiciaire. C'était là pour lui jeu d'enfant, une espèce de sanatorium, moral ou physique, dans lequel sir William Mulock devait récupérer des forces affaiblies et retrouver la santé. M. Grant continue :

Nous autres les libéraux d'Ontario sommes très mécontents ; bien que nous ayons confiance dans Hyman et Aylesworth, Mulock ne peut pas cependant être remplacé.

Pas un mot de Paterson.

La construction actuelle du cabinet, d'après M. Grant, ne le satisfait pas et ne satisfait pas les autres députés libéraux. L'objection est qu'il y a des vieillards à la tête de certains ministères, comme celui des douanes, par exemple . . .

Nous y voilà !

Comme les douanes, etc. Les seuls membres du cabinet représentant Ontario dans lesquels nous avons confiance sont Aylesworth et Hyman. C'est en ma qualité de whip libéral pour la province d'Ontario que je déclare que les seuls ministres dignes de notre confiance sont Aylesworth et Hyman. " Les députés libéraux sont fatigués de faire antichambre dans les ministères ", et au sujet du mécontentement en général il a dit que " l'école radicale du parti libéral qui compte un plus grand nombre de représentants dans la Chambre des communes que l'on croit généralement, est prête à agir et agir promptement contre l'état de choses actuels ".

Il y a dix-huit députés dans Ontario qui sont prêts à prendre une attitude indépendante à la session prochaine.

Or, la session est maintenant ouverte, et allons-nous avoir enfin un spectacle que nous n'avons jamais vu auparavant, le spectacle si désiré de dix-huit députés libéraux observant une attitude indépendante à l'égard du Gouvernement.

Le député d'Ontario-nord a déclaré que, si le gouvernement proposait d'élever le tarif, pour sa part il s'y opposerait.

N'y aurait-il pas, pour expliquer le fait que la révision du tarif n'aura pas lieu pendant la présente session d'autres raisons qu'une foulure malheureuse ? Le whip libéral aurait-il fait des menaces, et faut-il quatre, cinq ou six mois pour le pacifier, avant de pouvoir soumettre aux Chambres un tarif qui n'entraînera pas des conséquences désastreuses ?

Les députés libéraux d'Ontario ne sont pas satisfaits de la manière dont la question du Transcontinental National a été résolue. M. Grant a aussi déclaré qu'il manquait de confiance en l'honorable M. Fitzpatrick, qu'il considérait soumis à l'influence du président de la commission du Transcontinental, M. S. N. Parent, lequel fait partie du même bureau d'avocat et est entièrement sous la dépendance de M. Fitzpatrick. C'est pour cela que les libéraux d'Ontario redoutent que certaines transactions se rapportant à la construction du Transcontinental ne soient pas à l'honneur du pays.

Et finalement M. Grant déclare que le gouvernement libéral se transforme rapidement en bureaucratie. Voilà, monsieur l'Orateur, les pensées intimes que le député d'Ontario-nord a exprimées dans un moment de grande expansion, non cependant sans après de longues réflections et afin de prévenir un plus grand mal. L'honorable premier ministre a maintenant ces pensées devant lui, et il peut essayer à les mettre d'accord avec la grande harmonie qu'il dit exister dans son parti.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Je ne m'attarderai pas à relever les railleries de mon honorable ami (M. Foster) au sujet de la comparaison qu'il a faite touchant l'union dans les partis dans cette Chambre et dans le pays. Je laisserai à mes collègues le soin de se défendre eux-mêmes, mais je ne puis m'empêcher de dire à mes honorables amis de l'opposition que s'ils veulent constater le degré de force des partis en ce pays, qu'ils en fassent l'essai dans une élection dans un comté quelconque, dans un territoire ou dans une province du Canada, ou encore dans les élections générales, et ils trouveront comme dans le passé un parti libéral uni et solide contre lequel leurs attaques n'auront ni effet ni influence. Les occasions n'ont pas manqué à l'opposition de faire cet essai depuis la dernière session. Nous avons eu des élections dans les grandes nouvelles provinces de l'Ouest, dans la province d'Ontario où nos amis de l'opposition se vantent d'être si forts, dans la provoince de Québec sur laquelle ils fondent depuis longtemps des espérances, mais qui ne se réalisent pas bien vite cependant ; dans les provinces maritimes où la Nouvelle-Ecosse s'est prononcée contre eux en 1893 et en 1900, et d'une façon unanime en 1904 ; dans toutes les provinces du Canada enfin l'opposition ne peut entamer l'unité du libéralisme avec ces appels aux électeurs et ses attaques contre la politique du gouvernement actuel. Ce n'est pas mon intention de m'étendre sur ces points et je ne me serais pas levé du tout si ce n'eût été d'une ou deux remarques de mon honorable ami que je veux rectifier concernant certain discours que j'ai prononcé récemment et qui semble avoir été l'objet de plus d'attention que je ne m'y attendais de la part des membres de l'opposition et de ceux qui sympathisent avec elle. Ce discours a été aussi

remarqué par ceux qui ont des vues indentiques à celles que j'ai exprimées dans cette occasion. Le chef de l'opposition a cité mes paroles mot à mot telles que je les trouve dans le 'Herald' de Montréal comme suit :

Maintenant, au point de vue de nos propres intérêts, je dois dire franchement comme cultivateur et comme ministre de l'Agriculture que je suis réellement heureux que l'Angleterre ait décidé de ne pas accorder un traitement privilégié.

Je ne crois pas avoir dit "comme ministre de l'Agriculture." Je crois avoir dit "non pas comme ministre de l'Agriculture." Je sais que c'était là mon intention, et je sais que plusieurs de ceux qui ont entendu mon discours et avec lesquels j'ai discuté cette question depuis qu'ils m'ont dit que j'avais employé les paroles suivantes : "non comme ministre d'Agriculture." D'ailleurs le contexte indique que c'était ce que je voulais dire, et je trouve un peu plus loin dans le même compte rendu du discours que j'ai prononcé alors, les paroles suivantes :

N'exprimant ma seule opinion personnelle, je crois que la décision prise par l'Angleterre a été sage.

Je voulais donner cette explication publiquement come je l'ai fait privément en plusieurs occasions devant mes amis, Je ne parlais pas au nom du Gouvernement, je n'énonçais pas sa politique; je discutais des questions qui ne sont pas aujourd'hui dans l'arène politique de notre pays. Je parlais des relations du Canada avec les autres parties de l'empire et je m'adressais à un groupe de jeunes gens de la ville de Montréal qui s'intéressent aux questions économiques et sociales, et cela dans un moment où ces questions particulières ne faisaient le sujet d'aucune lutte politique. Je m'abstiens avec soin, comme je crois que c'est le devoir de tout homme public au Canada, de se mêler aux luttes politiques qui ont lieu dans d'autres parties de l'empire jouissant du gouvernement responsable, car je crois qu'il vaut mieux pour nos Canadiens laisser ces pays décider eux-mêmes les questions qui les intéressent sans essayer d'exercer une pression sur eux, ou intervenir dans leurs luttes politiques, tout comme je m'attendrais à ce que les autres parties de l'empire et leurs hommes publics ne vinsent pas se mêler à nos propres luttes. Je crois que je devais les explications à ceux que mes remarques ont pu intéresser, autant qu'à moi-même. J'ajouterai, monsieur l'Orateur, qu'en parlant comme j'ai parlé j'ai cru me faire l'écho fidèle des cultivateurs du Canada sur cette question.

(Quelques voix : Non ! non !)

M. FISHER: J'entends dire: non. Chacun est libre d'avoir son opinion comme je suis libre d'avoir la mienne ; mais je veux donner les raisons qui m'ont porté à parler ainsi. Pendant les derniers six mois ou à peu près, j'ai parcouru le Canada d'un océan à l'autre. J'ai pris part à des réunions nombreuses de cultivateurs dans la Colombie-Anglaise, dans l'Alberta, dans la Saskatchewan et dans le Manitoba. J'ai assisté aussi à divers congrès agricoles dans la province d'Ontario, dans la province de Québec et dans les Provinces maritimes. J'ai eu l'occasion de me mêler aux cultivateurs et de discuter avec eux sur les questions qui les intéressent ; j'ai discuté tous ls sujets qu'ils me soumettaient. Je me suis appliqué à découvrir ce qu'ils voulaient discuter et je puis affirmer en toute sûreté qu'en aucune occasion les cultivateurs n'ont parlé de préférence douanière de la part de l'Angleterre en faveur de leurs produits.

M. HAGGART : Comment pouvez-vous connaître leur opinion alors ?

M. FISHER : Parce que si cette question les avait intéressés, et s'ils avaient eu une opinion à exprimer, ils l'auraient fait d'une façon claire et certaine.

M. COCHRANE : Et vous avez cru parce qu'ils n'exprimaient pas d'opinion, qu'ils partageaient la vôtre.

M. FISHER : Que mon honorable ami ne soit pas si pressé ; qu'il ne me fasse pas dire ce que je n'ai pas dit. Je n'impose mes opinions à personne, et je ne conclus pas que tout le monde s'accorde avec moi.

M. COCHRANE : Mais c'est ce que vous avez fait.

M. FISHER : Mon honorable ami est un exemple frappant du contraire ; il n'est jamais du même avis que moi.

M. COCHRANE : Le ministre de l'Agriculture est lui-même un autre exemple. Il a conclu que parce que les cultivateurs n'avaient pas exprimé d'opinion ils partageaient la sienne.

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. FISHER : Voici encore que mon honorable ami tire des conclusions et me les met dans la bouche.

M. COCHRANE : C'est la seule base de votre discours.

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. FISHER : Mais j'ai une autre raison pour croire que je suis dans le vrai. Une commission a visité récemment les centres les plus importants du Canada, de l'Atlantique au Pacifique, et je suis heureux de pouvoir dire que les cultivateurs se sont présentés souvent devant cette commission pour y exposer leurs vœux et discuter leurs intérêts. Je n'ai aucun doute que chaque fois qu'ils ont parlé du traitement privilégié fait par le Canada aux importations de la mère patrie, ils l'ont approuvé fortement ; mais je ne les ai jamais entendus, et je n'ai ja-

mais lu dans les journaux qu'ils aient une seule fois dit à la commission que cette question de tarif de la part de l'Angleterre devait être liée à celle que nous lui accordions, ou qu'il devait y avoir réciprocité de traitement entre les deux pays. J'ai cherché avec soin pour voir si cette opinion avait été exprimée quelque part et j'ai demandé aux membres de la commission qui ont entendu les cultivateurs dans toutes les parties du Canada s'ils se rappelaient d'un seul cas où cette question avait été discutée par eux devant la commission.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre en conclut-il alors que les cultivateurs du Canada sont hostiles à la politique du Gouvernement telle qu'elle est exposée dans la proposition soumise à la conférence coloniale et dans la note du gouvernement canadien que j'ai lue cet après-midi ?

M. FISHER : Non, je ne dis pas cela. Je dis simplement: que les cultivateurs sont très indifférents aujourd'hui au sujet de la préférence que l'Angleterre pourrait nous accorder. Mais comme on a dit que les cultivateurs canadiens et la population du Canda en général prenaient littéralement la mère patrie à la gorge et disaient que si elle ne nous accordait pas une préférence sur ses marchés, notre fidélité à l'empire en serait affaiblie et que son refus amènerait la désunion, je veux répondre que celui qui dit cela, quel qu'il soit, insulte notre pays, et ne mérite pas sa confiance. Nous sommes une partie intégrante de l'empire et peu importe ce qu'une autre partie de cet empire croit bon dans sa sagesse de faire, le Canada reste dans l'empire et veut y rester.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander à mon honorable ami à qui il fait allusion en parlant ainsi ?

M. FISHER : Je n'ai en vue que les représentations et les discussions nombreuses qui ont eu lieu ; je ne fais allusion à aucune personne en particulier. Mon honorable ami sait que c'est l'impression qu'ont voulu créer dans l'esprit du peuple anglais, lors des récentes élections en Angleterre, des hommes publics qui n'ont pas pris le même soin que moi et d'autres hommes politiques canadiens de ne pas intervenir dans la dernière lutte en Angleterre.

Mais, monsieur l'Orateur, ce n'était pas mon intention de discuter cette question. Ainsi que je l'ai dit, elle n'est pas soumise, autant que je sache, aux électeurs d'aucune partie de l'empire. Mon honorable ami dit que la question est encore ouverte en Angleterre. Je ne puis dire ce que l'avenir nous réserve, mais je prétends que les électeurs des Iles-Britanniques ont rendu un verdict sur lequel on ne peut se tromper.

Je ne voulais pas prolonger ce débat. Je veux seulement dire quelques mots en réponse aux observations de mon honorable ami le député de Toronto (M. Foster) relativement au traité japonais. Sans le vouloir, j'en suis sûr, mon honorable ami a fait une légère erreur de fait. En 1894, l'Angleterre et le Japon ont fait, ainsi que mon honorable ami l'a dit, un traité commercial auquel les colonies qui ont un gouvernement responsable pouvaient adhérer ou non suivant qu'elles le jugeaient à propos. Pendant deux ans après la signature de ce traité le parti conservateur a tenu le pouvoir au Canada et n'a pas jugé à propos d'y donner son adhésion. Les deux années ont expiré un mois ou deux après notre arrivée au pouvoir en 1896. On nous a fait observer que nous avions toujours le droit d'adhérer à ce traité. A cette époque, la question de savoir si la clause de la nation la plus favorisée s'appliquait au Canada dans ce traité, était en doute et faisait le sujet de discussions. Conséquemment, pendant que cette discussion se poursuivait, nous n'avons pas cru opportun, vu que la clause de la nation la plus favorisée existait dans le traité anglo-japonais, de nous inquiéter davantage à ce sujet et nous avons refusé de prendre aucune décision. Le temps accordé pour l'adhésion du Canada au traité expira. Ensuite et depuis cette époque jusqu'à ce jour il ne nous a pas été donné de pouvoir y adhérer. Mon honorable ami semble croire que nous aurions pu le faire pendant les neuf ou dix ans qui se sont écoulés depuis. Tel n'est pas le cas. Une fois le délai expiré nous ne le pouvions plus, excepté du consentement gracieux, je pourrais dire, de l'empire japonais.

M. FOSTER : Qui vous aurait été accordé en tout temps.

M. FISHER: Peut-être que oui, peut-être que non. Lors de ma visite au Japon j'ai soumis la question au gouvernement japonais, c'est-à-dire à son ministre des affaires étrangères, lequel s'est montré très disposé à passer avec le Canada une convention commerciale avantageuse. Ainsi que mon honorable ami le sait très bien, ces négociations ne peuvent se faire que par l'entremise des autorités impériales. Ces négociations furent promptement ouvertes. Elle furent cependant retardées par la guerre dans laquelle le Japon se trouvait engagé, et il fut question ensuite de savoir si la nouvelle convention se bornera à une adhésion pure et simple du Canada au traité anglo-japonais, ou si l'on ferait un nouveau traité. On adopta la dernière alternative, et le résultat a été que tout récemment Sa Majesté le roi Edouard et l'empereur du Japon ont signé un nouveau traité, un traité entièrement distinct du traité anglo-japonais, mais qui arrive actuellement au même but autant que je m'en souviens. Je crois qu'il n'y a pas de différence entre les deux traités.

M. FOSTER : Les deux contiennent la clause de la nation la plus favorisée ?

M. FISHER : Oui.

M. BRODEUR : Il n'y a pas de différence dans la responsabilité que le Canada assume.

M. FISHER : Non, il n'y en a pas ni pour le Canada ni pour le Japon. Je donne ces renseignements afin que la Chambre connaisse exactement les faits. Ils diffèrent un peu de ceux que mon honorable ami a exposés il y a quelques instants.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas expliqué pourquoi le Gouvernement avait modifié ses vues au sujet des raisons qui en premier lieu l'ont empêché d'adhérer au traité.

M. FISHER : Parce que cette question a été réglée il y a longtemps. Lorsque nous avons accordé un traitement privilégié à l'Angleterre et lorsque les traités belges et allemands ont été dénoncés, la question de l'application de la clause de la nation la plus favorisée au Canada se trouvait virtuellement réglée et il n'y avait plus de doute à avoir.

M. R. L. BORDEN : Longtemps après la dénonciation des traités belge et allemand le Canada n'aurait-il pas pu adhérer au traité anglo-japonais ?

M. FISHER : Non, nous ne le pouvons pas depuis le mois d'août 1897. Le délai expirait à cette date et il fallait entamer de nouvelles négociations.

M. STOCKTON : L'honorable ministre n'a-t-il pas dit que la population du Canada ne portait pas d'intérêt à la préférence commerciale entre la mère patrie et ses colonies ? Si c'est cela qu'il a dit, ne sait-il pas qu'il y a deux ans la législature du Nouveau-Brunswick a adopté unanimement une résolution en faveur de telles relations commerciales ?

M. FISHER : Je ne crois pas avoir dit cela. J'ai dit que les cultivateurs du Canada s'inquiétaient peu d'avoir sur les marchés de la mère patrie une préférence pour leurs produits alimentaires parce qu'ils avaient déjà tout ce qu'ils voulaient. Ils vendent tous leurs produits en Angleterre profitablement, et sont tellement occupés au travail de production qu'ils ne s'inquiètent pas de la façon dont ils sont vendus en Angleterre.

M. W. F. McCLEAN : Si l'honorable ministre croit que les cultivateurs canadiens s'occupent si peu d'obtenir tout ce qu'il leur est possible d'obtenir sur le marché anglais, et de profiter de tous les avantages de la préférence, pourquoi a-t-il durant les derniers six mois aboli les privilèges d'entrepôt en vertu desquels les établissements de salaison canadiens importaient dans le pays des porcs des Etats-Unis, les abattaient et les vendaient en Angleterre comme des porcs du Canada ?

M. FISHER.

M. FISHER : Si l'honorable député veut une réponse je crois pouvoir la lui donner.

M. W. F. McCLEAN : Lorsque l'honorable ministre dit que les cultivateurs de ce pays ne s'inquiètent pas au sujet du marché anglais et ne désirent pas y obtenir tous les avantages possibles, il donne par sa propre conduite le démenti à ses paroles, parce qu'il a aboli le privilège d'entrepôt afin de donner aux producteurs canadiens tous les avantages du marché anglais.

Je désire, monsieur l'Orateur, discuter pendant quelques instants l'adresse en réponse au discours du trône qui a été proposée cet après-midi et comme c'est l'ouverture de la session, je saisis cette occasion, voyant que personne ne l'a fait avant moi, de souhaiter la bienvenue à l'honorable membre qui vient d'être élu dans Maisonneuve comme représentant du parti ouvrier dans cette Chambre. Il est temps que les ouvriers songent à envoyer un plus grand nombre de leurs représentants dans le Parlement, et j'espère que cette œuvre commencée à Montréal se continuera à Toronto et dans d'autres villes. Des événements importants viennent d'avoir lieu en Angleterre. La démocratie a triomphé dans les élections générales qui ont été tenues récemment et le caractère principal de ce triomphe a été l'élection d'un grand nombre de représentants du parti ouvrier. Parmi ceux-ci nous voyons le nom de M. John Burns, un homme qui s'est associé à la nationalisation des services publics en Angleterre et lorsque l'occasion s'est offerte au parti libéral anglais, il a fait de John Burns, l'ouvrier, un membre important du cabinet. Au Canada cependant le parti libéral semble avoir honte de favoriser la nationalisation des services publics. Il en répudie le principe et se range du côté des trusts et des grandes compagnies contre les ouvriers.

Cette élection générale en Angleterre a un autre caractère très significatif qui touche à une question importante que nous devons discuter cette après-midi. Ce caractère principal est que l'ex-gouvernement a été renversé parce qu'il a voulu régenter le corps important des non-conformistes en Angleterre en matière d'éducation. On a porté trop d'attention au Canada à ce côté de l'élection, mais il n'en n'est pas moins établi d'une façon éclatante que le gouvernement conservateur qui a voulu régenter les non-conformistes en Angleterre en matières d'éducation, a été battu plus complètement que jamais aucun gouvernement ne l'avait été dans la mère- patrie.

Le premier ministre et d'autres nous ont dit que la Chambre n'aurait réellement rien à faire pendant cette session, et que nous ne sommes ici que pour quelques mois. On nous dit que nous nous en irons bientôt, que nous reviendrons à l'automne compléter nos travaux et que le seul travail que nous aurons à faire à cette époque sera simplement la revision du tarif. Mais pourquoi donc nous

a-t-on appelés ici ? Est-ce pour régler les affaires du pays oui ou non ? Comment allons-nous gagner la forte somme que le Parlement a votée pour indemniser ses membres, savoir trois quarts de millions de dollars ? Va-t-on nous payer cette somme, lorsque apparemment, d'après ce qui a été dit cette après-midi, nous n'aurons rien à faire. Et nous n'aurons rien à faire simplement parce qu'un membre du Gouvernement a subi un léger accident. Cela ne devrait pas être. Le peuple veut que nous nous occupions des affaires publiques, car il y en a beaucoup qui demandent notre attention. Le Gouvernement nous dit qu'il n'y aura que quelques bills de peu d'importance soumis à la Chambre et qu'ensuite le Parlement sera ajourné pour se réunir de nouveau à l'automne. Or, ce n'est pas cela que mes électeurs veulent. Ils m'on envoyé ici pour surveiller leurs intérêts. Ils croient qu'il y a un grand nombre de questions de la plus haute importance dont nous devons nous occuper et des griefs auxquels nous devons remédier; mais après les déclarations ministérielles de cette après-midi nous n'aurions rien à faire. Ce n'est pas l'opinion du pays.

En quelque lieu que vous vous transportiez, vous constaterez l'existence de graves abus dont se plaignent les habitants, et, du reste, déjà signalés par moi à l'attention de cette Chambre. Il se peut que jusqu'à présent je n'aie guère réussi à me gagner des adeptes dans cette enceinte. Mais du moins, ai-je réussi à créer un mouvement d'opinion au sein de la population ; et si nous ne sommes pas en mesure de régler la question du tarif, il en est d'autres qui peuvent être mises à l'étude. A la dernière session, le Gouvernement nomma un comité chargé spécialement de mettre fin aux abus résultant de l'exploitation des téléphones. Un membre du conseil des ministres fut désigné en personne pour conduire l'enquête, et promit virtuellement à la Chambre que le Gouvernement ferait disparaître cet abus. Ce particulier est depuis sorti du ministère, mais le Gouvernement reste lié par sa promesse. Qu'est-il advenu de ce comité? Je ne pense pas qu'il se soit dissous la session dernière. J'oserais presque dire qu'il existe encore. Dans la circonscription de York-nord, un particulier qui a été appelé depuis à s'adjoindre au ministère, a déclaré que le Gouvernement se proposait de poursuivre cette enquête.

Va-t-on tolérer indéfiniment ces abus provenant de l'exploitation des téléphones? Au reste, il en existe un grand nombre d'autres. La population des Etats-Unis se préoccupe beaucoup actuellement des tarifs établis par les compagnies de chemins de fer pour le transport des voyageurs. Récemment la législature de l'état d'Ohio a décrété un tarif maximum de deux cents pour le transport des voyageurs. Les législatures de l'Indiana, de la Pennsylvanie et du Wisconsin font de même ; il n'est guère d'état de l'Union qui n'ait à l'étude cette question des tarifs de chemins de fer en ce qui regarde le trafic-voyageurs. Déjà dans les états de New-York et du Michigan, il avait été adopté une loi semblable. Et voilà que cette même question est soulevée chez nous. On l'a discutée publiquement un peu partout. Le public demande que le tarif maximum pour le transport des voyageurs soit réduit à deux cents par mille. Il demande que les compagnies canadiennes de chemins de fer qui transportent moyennant deux cents du mille les voyageurs qu'elles recueillent aux Etats-Unis, n'exigent pas davantage de ceux qui utilisent leurs voies au Canada. Et cette question nous amène naturellement à en considérer une autre d'un profond intérêt pour la population. Le public est d'avis que les tarifs des compagnies de messagerie devraient être soumis à la réglementation de la commission des chemins de fer. Cette Chambre qui n'aura pas le temps de discuter la question du tarif douanier, aura-t-elle davantage le temps de discuter cette autre question. Certes, elle mérite bien que le Parlement s'en occupe, et je me propose de la soulever dans le cours de la session. De ce que le ministre des Finances a été victime d'un accident, il ne s'ensuit pas que le Parlement doive cesser de fonctionner. On s'occupe beaucoup trop en cette Chambre d'intérêts particuliers, et on néglige par trop l'intérêt public. Nous avons été députés ici pour la gestion des affaires publiques. On ne nous a pas dit de suspendre nos travaux dans le cas où tel député ou tel autre serait hors d'état d'être présent ; on nous a dit simplement d'expédier les affaires publiques. Espérons que le Gouvernement ne persistera pas dans l'attitude qu'il a prise aujourd'hui, qu'il renoncera à l'idée que nous sommes ici pour régler les affaires d'ordre public dans le cas seulement où tel ministre se trouve à son siège. Espérons qu'il se résoudra à mettre à l'étude les questions que le peuple a intérêt à voir régler.

Il est une autre circonstance dont le public canadien se préoccupe grandement, et la voici. C'est que le Parlement, tout autorisé qu'il soit à légiférer au sujet des banques, des assurances, des chemins de fer et de bien d'autres questions, n'aborde ces questions que craintivement et dans le but de sauvegarder les intérêts des compagnies engagées dans les entreprises de cette nature, et non pas dans le but de protéger le public. A côté de la compagnie de chemin de fer, il y a l'expéditeur qui doit solder le prix de transport de sa marchandise et le voyageur obligé de payer le prix de son passage ; et il semblerait que cette Chambre n'ait jamais le temps de voter aucune loi de chemin de fer, si ce n'est de celles qui favorisent les compagnies elles-mêmes. Le temps nous manque pour réglementer le tarif du trafic-voyageurs ; le temps nous manque pour réglementer la manière de faire des compa-

gnies de télégraphe et de téléphone ; le temps nous manque pour légiférer au sujet des banques dans l'intérêt public. Ces grandes compagnies sont devenues très envahissantes. Elles ont perdu la notion de leur rôle véritable ; et elles ne cherchent plus qu'à exploiter le public, après avoir chloroformé le Parlement et empêché ainsi qu'il ne les force à bien remplir leur devoir.

Voici les banques, par exemple: elles sont très prospères chez nous; elles le sont peut-être trop. Elles ont accumulé d'énormes réserves et paraissent peu disposées à laisser le public avoir sa part de cette prospérité. Notre Parlement a décrété qu'il serait opportun de faire une nouvelle émission de papier-monnaie du Dominion. Pour une raison ou une autre le Gouvernement n'a pas fait usage des pouvoirs qui lui avaient été conférés. En faisant ainsi une nouvelle émission de papier-monnaie, l'Etat se trouverait à bénéficier. Mais, d'une manière ou d'une autre, les banques ont réussi à empêcher l'Exécutif d'utiliser dans leur plénitude les pouvoirs qui lui avaient été conférés par le Parlement à cet égard. Les banques ont entravé de la même manière l'émission de mandats postaux. De diverses manières, non satisfaites des privilèges dont elles jouissent, elles se sont occupées d'accroître leurs bénéfices aux dépens du public. Voyez, d'autre part, les compagnies de téléphone. Elles voudraient augmenter le chiffre de leur capital-actions, tout en refusant de donner au public un service convenable et d'accorder aux compagnies indépendantes un régime de correspondance à des conditions acceptables. Elles concluent avec les compagnies de chemins de fer des conventions injustes, aux termes desquelles les compagnies indépendantes de téléphone se trouvent exclues des gares de chemins de fer. Tous les jours le public a lieu de se plaindre de quelque injustice de cette nature commise par l'une ou l'autre de ces grandes compagnies. Et pourtant, on vient nous déclarer que le Parlement n'est disposé à aborder aucune de ces questions, vu que le ministre des Finances se trouve victime d'un accident. Nous ne rendons pas justice à nos commettants en abdiquant ainsi notre rôle et en tolérant ces abus à l'égard du public ? L'occasion s'offre à nous de les faire disparaître, et voilà qu'on nous déclare froidement que nous devons nous borner à discuter durant quelques semaines des questions futiles; qu'il ne se fera rien; que nous devons nous en aller dès l'été pour revenir à l'automne, et qu'alors seulement il sera question du tarif douanier. Si c'est là l'idée que le parti libéral se forme des fonctions du Parlement, il se trompe grandement, à mon avis, et le public insistera pour que le Parlement s'occupe de faire disparaître les abus dont nous souffrons.

Il a été question assez longuement cet après-midi de la coercition de l'Ouest. Je persiste à dire que la loi d'organisation des provinces de l'Ouest votée à la dernière session n'est ni constitutionnelle ni dans l'intérêt du pays; et j'espère, je compte même, que M. Haultain, dont il a été si longuement question ici cet après-midi, trouvera moyen de soulever de nouveau cette question dans la législature du Nord-Ouest, et fera en sorte qu'elle soit soumise au conseil privé et définitivement jugée par ce tribunal. Sans vouloir me porter garant de la vérité des faits, je dirai que, d'après une rumeur courante, le Gouvernement se proposerait sous peu d'obtenir des autorités impériales, par pétition ou autrement, la validation de ces actes législatifs. Si tel est le cas, je le regrette profondément. J'espère qu'il n'en est rien et que M. Haultain et ses partisans réussiront à saisir le conseil privé de la question. Je suis d'avis que le bill était inconstitutionnel, qu'on l'a démontré tel à la dernière session, et j'espère qu'on obtiendra une décision judiciaire à cet égard.

Cet après-midi, un député de l'Ouest s'est plaint de ce que les habitants de lEst intervenaient dans les affaires religieuses des habitants de l'Ouest. Je me demande de qui il a voulu parler; son argument était à double tranchant. Mais à tout événement, si les habitants de l'Est se sont mêlés de cette question, ils l'ont fait en vue de protéger les droits des nouvelles provinces occidentales. Ils n'ont voulu leur imposer aucune contrainte; ils se sont simplement efforcés de sauvegarder leurs droits; et les citations qu'on nous a lues ce soir nous font toutes bien voir ce que les libéraux eux-mêmes pensaient de ces lois d'organisation des provinces de l'Ouest adoptées à la session dernière, et qui n'étaient dans l'intérêt ni des provinces de l'Ouest ni de celles de l'Est. Un ancien verset de la Bible est ainsi excellemment conçu : " Quiconque franchit une telle haie, sera mordu par un serpent," et je crois que ceux qui ont franchi la haie de la constitution et imposé cette loi coercitive aux habitants de l'Ouest éprouveront de ce chef la morsure du serpent.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'en viens à la question peut-être la plus importante de la présente session; la nomination d'une commission sur les assurances. Récemment, j'ai osé exprimer l'opinion que le Gouvernement avait fait un faux pas en nommant à la veille de la rentrée des Chambres une commission royale chargée de s'enquérir des plaintes formulées contre les compagnies d'assurance. Le Gouvernement se rend maintenant compte de l'importance de cette enquête.

Naguère on s'efforçait évidemment, de se soustraire à la nécessité d'une investigation complète sur le fonctionnement des sociétés canadiennes d'assurance. Nous savons que dans l'état de New-York, où ces abus ont d'abord été mis au jour, il fut nommé une commission parlementaire pour s'en enquérir, et que l'enquête ainsi conduite fut consciencieuse. Nous savons également que dans notre pays les enquêtes conduites

par l'entremise de commissions royales, loin d'être sérieuses, n'ont eu pour objet que de sauvegarder certaines réputations.

Or, que s'est-il produit dans l'état de New-York au sujet de ces compagnies d'assurance ? Il a été établi, en premier lieu, que 90 pour 100 de toutes les polices d'assurance émises aux Etats-Unis étaient de celles comportant participation aux bénéfices. Le même état de choses existe dans notre pays. La commission de New-York jugea que ces polices comportant participation aux bénéfices et qui forment 90 pour 100 de celles émises dans la république voisine, et 90 pour 100 également de celles émises dans notre pays, ne sont pas recommandables, ne sont pas justifiables, et ont donné lieu à toute cette extravagance et à tout ce gaspillage dont on a été témoin aux Etats-Unis et qui se produisent aussi au Canada. Ces polices qui comportent participation aux bénéfices ont ceci de particulier que, moyennant le versement à la compagnie d'une prime virtuellement d'un cinquième plus élevée, on vous promet de vous faire participer, suivant les termes de votre contrat avec la compagnie, à certains bénéfices provenant de cette police et du placement de la prime. Mais c'est là un contrat dans lequel l'une des parties, comme l'a déclaré M. B. B. Osler, devant un tribunal de l'Ontario, ne saurait être tenue de remplir son obligation. C'est-à-dire que la compagnie se réserve entièrement le droit de décider quels seront ces bénéfices et s'ils seront partagés entre les porteurs de polices et la compagnie. En conséquence, tandis que 90 pour 100 des assurés ont payé des primes en vue de tirer parti de ces polices qui comportent participation aux bénéfices, et ont payé dans ce but un supplément d'un cinquième de la prime totale, ils n'ont réellement point participé aux bénéfices ; et de la même manière, d'énormes sommes ont été prélevées, ont été mises de côté, et n'ont pas été attribuées aux porteurs de polices qui avaient versé ces sommes et qui y avaient droit.

Une autre constatation faite au cours de cette enquête d'Armstrong, et que l'on pourrait également faire au Canada, c'est le développement du népotisme dans l'administration des compagnies d'assurance, l'attribution de fonctions grassement rémunérées et de commissions exorbitantes à des amis ou parents des administrateurs généraux. Les mêmes abus se sont produits au Canada. Il est une compagnie d'assurance de Toronto dont le président annonçait, l'autre jour, qu'il en retirait d'immenses appointements ; qu'un de ses fils recevait $20,000 ; et que la commission d'un autre de ses fils était de moins de $20,000 ; mais certains prétendent que cette commission s'élève réellement à $60,000 ou $70,000, et que les $80,000 prélevés chaque année sur les contributions des assurés sont allés en grande partie à cette famille parce qu'elle détenait la plupart des actions. Il a toujours été reconnu ici au Canada que le capital-actions d'une grande compagnie, de plusieurs compagnies d'assurance, a été indûment majoré. D'honorables députés peuvent bien déclarer en cette Chambre qu'à leur connaissance il ne s'est pas commis d'irrégularités dans la gestion des compagnies d'assurance du Canada ; il s'est fait assez de révélations depuis trois ou quatre semaines pour me justifier de dire qu'il n'est pas un seul des abus signalés dans le fonctionnement des assurances aux Etats-Unis qui ne se produise également dans notre pays, sauf la pratique des contributions aux fonds des partis politiques. Il est faux que les compagnies d'assurance soient à l'abri de tout reproche ; au contraire, je crois et je dois déclarer, quoique à regret,—c'est, du reste, ce qu'établirait une enquête et ce que corrobore une déclaration récente de sir Louis Davies,—que le temps est venu de soumettre à une enquête les compagnies d'assurance du Canada. Je suis d'avis que la Chambre devrait se charger de conduire elle-même cette enquête. Rien n'empêcherait un comité de la Chambre de siéger, même si le Parlement était prorogé, et une enquête conduite par un tel comité jetterait plus de jour sur la question que ne le ferait l'enquête d'une commission royale. Les compagnies canadiennes furent invitées à se faire représenter à New-York et elles se préparèrent un dossier complet dans ce but. Il leur serait tout aussi facile de comparaître devant nous ; et par le moyen d'un comité de la Chambre il nous serait beaucoup plus facile d'arriver à la vérité que par le moyen d'une commission royale astreinte à la procédure des cours de justice.

Un autre fait mis au jour au sujet des compagnies canadiennes, c'est, comme l'a déclaré sir Louis Davies dans sa lettre, le changement radical qui s'est opéré dans le mode de placement de leurs fonds. Naguère les compagnies d'assurance se bornaient à faire l'acquisition des obligations émises par les municipalités et les gouvernements et autres de même nature. Tout cela est changé aujourd'hui ; et les compagnies d'assurance appliquent les fonds dont elles sont les fidéicommissaires à l'acquisition de valeurs d'une nature tellement douteuse qu'il a fallu inventer un nouveau terme pour les désigner ; c'est-à-dire que des valeurs dont il n'est pas fait mention au contrat doivent être livrées en même temps que les obligations, pour que les syndicats consentent à en faire l'achat. Je n'hésite pas à dire que le Parlement devrait intervenir sans retard dès qu'on voit ces compagnies d'assurances, dépositaires de cent millions de dollars des épargnes du peuple, appliquer une grande partie de cet argent à l'acquisition de ces valeurs d'un caractère douteux. Afin de pouvoir vendre ces obligations, elles sont obligées de donner un fort montant d'actions acquittées. J'ai une autre déclaration à faire au sujet de la gestion des compagnies canadiennes d'assuran-

ce. Si l'enquête est sérieuse, on constatera que, d'une manière ou de l'autre, ces actions acquittées pour de fortes sommes et livrées en même temps que les obligations sont allées grossir l'actif des amis des administrateurs, et que les compagnies secondaires sont sous la coupe des directeurs de certaines compagnies d'assurance de notre pays. Ainsi il n'est pas une seule des révélations faites au sujet des compagnies d'assurance de New-York qui ne soit également vraie pour notre pays. Et si tel est le cas, le Parlement au lieu de se hâter d'en finir avec la session, devrait continuer de siéger jusqu'à Noël s'il le faut, en vue de faire disparaître les abus résultant de la gestion des compagnies d'assurance ; et le moyen de les faire disparaître, le moyen d'arriver rapidement à la vérité, c'est la nomination d'un comité parlementaire, et non pas celle d'une commission royale, comme l'a proposé le Gouvernement.

Qu'on me permette ici de citer deux ou trois faits qui établissent d'une manière très frappante la vérité de ce que je viens de dire. La plus grande partie des fonds manipulés par les compagnies d'assurance sont la propriété des assurés ; mais la manière dont les actionnaires ont discuté cette question, l'autre jour, aurait pu nous donner à croire qu'ils étaient eux-mêmes les propriétaires de ces fonds. Or, bien qu'une proportion insignifiante de ces fonds appartiennent aux actionnaires, ce sont ces derniers qui s'en sont réservés exclusivement la gestion. Sur un total de $100,000,000 versés au Canada aujourd'hui, moins de $2,000,000 ont été versés par les actionnaires ; et la lutte que l'on fait actuellement aux Etats-Unis, de même que la décision de la commission d'Armstrong, a pour objet d'assurer la gestion de ces sommes aux assurés, au lieu de la laisser entre les mains des actionnaires, comme cela existe actuellement aux Etats-Unis et au Canada.

Les contributions des assurés représentent l'épargne du peuple réellement versée au montant de plus de $150,000,000, soit 800,000 polices, ce qui représente 400,000 porteurs de polices et plus de $700,000,000 de capital. Les sommes ainsi placées forment le plus clair de l'épargne des travailleurs. On trouve deux intérêts en présence sur ce même terrain : les actionnaires et les porteurs de polices. D'une manière générale, ce sont les actionnaires qui ont la haute main. Il n'existe qu'une seule compagnie mutuelle au Canada et les fonds qui sustentent l'entreprise et permettent aux actionnaires de retirer un intérêt sur leurs parts viennent des assurés. Or ceux-ci n'ont presque point de part à la gestion des affaires. La compagnie dite "Canada Life" compte dans son bureau de direction six porteurs de polices, qui n'ont pas voix au chapitre dans les questions relatives au capital-actions de la compagnie. Les bénéfices ont diminué pour les assurés en même temps que les dépenses ont augmenté. Quel droit a-t-on d'appliquer le produit des primes d'anciens porteurs de polices à de folles tentatives de recrutement à l'étranger? L'administration du produit des primes des anciens assurés est une affaire simple; mais l'on dépense d'une manière extravagante les recettes provenant de cette source. Consultez ce tableau relatif à la compagnie "Canada Life" :

| — | Recettes provenant des primes. | Dépenses générales. | Proportion des dépenses eu égard au produit des primes. |
|---|---|---|---|
| | $ | $ | |
| 1896 | 2,025,716 | 355,810 | 17·5 |
| 1904 | 3,043,178 | 921,600 | 30·2 |
| Augmentation | 1,017,462 | 565,890 | ..... |
| Proportion p. c. de l'augmentation | 50 p.c. | 159 p.c. | ..... |

Commission des agents sur—

| | |
|---|---|
| Les polices comportant bénéfices futurs | 65 p.c. |
| Les polices ne comportant pas tels bénéfices | 45 " |
| Les primes en renouvellement de polices comportant bénéfices | 7½ p.c. |
| Les primes en renouvellement de polices ne comportant pas bénéfices | 5 p.c. |

Se trouvera-t-il quelqu'un pour justifier le président d'une compagnie d'assurance sur la vie que s'attribue à lui-même ou à quelque membre de sa famille 7 et demi pour 100 par année du produit des primes en renouvellement de polices ? C'est là un scandale dont notre pays est témoin aujourd'hui: le président d'une des compagnies les plus importantes du Canada s'attribue à lui-même, ou attribue aux membres de sa famille, sous forme de commissions annuelles, 7 et demi pour 100 du produit des primes en renouvellement de polices. Il existe des contrats de cette nature, et les porteurs de polices du Canada n'en savent rien, bien que le fait ait été admis, mais admis d'une manière indirecte. Or, je prétends que cette manière de faire n'est pas justifiable, n'est pas dans l'intérêt public et n'a pour but que de grossir la fortune des capitalistes qui sont à la tête de l'entreprise. Elle met entre leurs mains d'immenses sommes et leur permet d'utiliser ces sommes, légitimement ou non, mais à tout événement pour leurs fins personnelles, comme cela est arrivé. Elle leur permet d'accepter comme garantie des valeurs douteuses, comme cela est arrivé également; et dans ces circonstances, pourquoi, une fois réunis ici, refuserions-nous de mettre à l'étude une question de cette importance ? Pourquoi tant nous hâter pour nous débarrasser de la besogne quand il se présente des questions aussi sérieuses à débrouiller et des abus aussi graves à faire

disparaître ? Les contributions des porteurs de polices ont été la source de bénéfices dont les compagnies ont profité, mais dont elles n'ont distribué qu'une très faible proportion aux assurés. On n'a pas tenu les promesses faites à ceux-ci. Quatre-vingt-dix pour cent des polices émises au Canada sont de cette catégorie trompeuse " conférant participation aux bénéfices." D'après les conclusions du rapport de la commission Armstrong de New-York, ce mode d'assurances comportant promesse de dividendes futurs est vicieux en principe et devrait être interdit. J'ai précédement déclaré que 90 pour 100 des polices émises dans notre pays sont de cette nature et devraient être supprimées sur-le-champ.

En vue de l'exploitation de ces fidéicommis, il s'est développé ce qu'on appelle aux Etats-Unis des compagnies auxiliaires se rattachant aux compagnies d'assurances. Les personnes qui ont la direction de ces compagnies de placement ont aussi la haute main sur les compagnies d'assurances, et, par suite de l'exploitation vicieuse du fonds de réserve des compagnies d'assurance, les fonds détenus en fidéicommis par ces compagnies ont été engagés dans des entreprises peu recommandables et d'un caractère très aléatoire.

La règle invariable des compagnies d'assurances doit être de n'engager les fonds qu'elles détiennent en fidéicommis que dans des entreprises de tout repos. C'est la règle en ce qui regarde tous les fonds détenus en fidéicommis. Loin de suivre cette règle, le président de la compagnie dite " Sun Life " affecte de mépriser les valeurs d'Etat et les bons de municipalités et de préférer les entreprises dont les actions ont été énormément majorées et dont les actions ordinaires sont transportées en même temps que les bons et pourront figurer plus tard dans les livres de la compagnie d'assurance sous forme de "silent assets." Voici le président de la compagnie d'assurance "Sun Life," la deuxième au Canada par ordre d'importance, de Montréal, qui se déclare opposé à ce que les millions versés par les assurés soient appliqués à l'acquisition de bons d'Etat ou de municipalités, et qui préfère engager ces millions,—il y en a plus de $30,000,000, je pense confiés à sa garde,—dans toutes sortes d'entreprises de traction à capital grandement majoré et qui, en même temps qu'elles émettent leurs obligations, transportent aux acquéreurs un certain nombre de leurs actions acquittées. Cette manière de faire est-elle dans l'intérêt des assurés ? Ces directeurs chargés de la gestion de ces fonds en fideicommis remplissent-ils bien ainsi leur devoir ? Je ne le pense pas ; à mon avis il est grand temps que le Parlement, dans l'intérêt des assurés songe à contrôler les actionnaires et administrateurs de ces compagnies d'assurances du Canada. Il est faux, bien qu'on l'ait déclaré ici aujourd'hui même, que les sociétés canadiennes d'assurances soient au-dessus de tout reproche grave. A l'encontre de cette prétention, nous avons le témoignage de sir Louis Davies, nous avons les aveux des administrateurs de ces compagnies d'assurances. En somme, il se commet des irrégularités, et il est du devoir du Parlement de faire en sorte que la loi soit modifiée sans retard et que le public soit plus efficacement protégé.

Une autre circonstance mise au jour en ce qui regarde les assurances des Etats-Unis s'observe actuellement dans notre pays: c'est que l'inspecteur chargé par l'Etat de la surveillance de la compagnie en question ne remplit pas son devoir.

Peut-on dire que l'inspecteur des assurances au Canada a exercé à leur égard une surveillance plus rigoureuse qu'on ne l'a fait aux Etats-Unis à l'égard des compagnies américaines ? Si l'inspecteur des assurance au Canada avait pleinement rempli son devoir, il n'aurait laissé aucune compagnie canadienne faire l'achat d'obligations accompagnées de " silent assets ". C'est grâce seulement à l'initiative d'un porteur de polices de Toronto qu'on est arrivé à découvrir que les compagnies canadiennes d'assurances engageaient les sommes versées par les assurés dans des entreprises d'un caractère douteux. Il s'est passé au Canada beaucoup de choses propres à inquiéter les porteurs de polices ; et ces circonstances sont assez graves pour engager la Chambre à mettre sur-le-champ cette question à l'étude, en vue de faire disparaître les abus entraînés par le mode d'administration des compagnies d'assurances.

J'aborde, maintenant, la question de l'augmentation de l'indemnité qui a soulevé beaucoup de discussion dans le pays. Je n'hésite pas à déclarer que le peuple canadien condamne sans réserve cette loi votée à la session dernière. Si j'en crois le " Globe," de Toronto, la promesse fut faite, dans la circonscription de York-nord, de modifier cette loi de quelque manière dans le cours de la présente session. Voici ce que publiait le ' Globe " :

> Nous sommes heureux de recevoir de la bouche de M. Aylesworth l'assurance très nette donnée aux électeurs de York-nord qu'il se fera un devoir, à la prochaine session de faire mettre de nouveau la question à l'étude et de se servir de toute sa grande influence pour faire abroger les dispositions de la loi condamnées par l'opinion publique.

A la suite du défi lancé cet après-midi dans cette Chambre, je n'hésite pas, de mon siège de député, à déclarer que l'opinion publique au Canada a condamné toutes ces dispositions relatives à l'indemnité des sénateurs, des députés ainsi qu'aux pensions, etc., adoptées à la session dernière. J'ai suivi de très près le mouvement de l'opinion publique à cet égard. Il a été tenu d'innombrables assemblées dans toutes les parties de notre pays, et partout la population s'est déclarée hostile à la proposition d'aug-

menter l'indemnité. Je reconnais humblement que je suis tout aussi responsable que qui que ce soit de l'adoption de cette loi. Il est vrai que je n'ai pas voté contre son adoption ; et je reconnais pleinement ma responsabilité dans la circonstance. Mais j'ai découvert depuis que nombre des habitants de notre pays ont condamné ces dispositions votées à la dernière session principalement parce qu'ils étaient d'opinion que cette augmentation du traitement des membres du Parlement était au fond la récompense accordée par le parti libéral à ses partisans pour avoir permis qu'on imposât aux provinces de l'Ouest une loi coercitive. C'est l'opinion courante dans l'Ontario aujourd'hui. Mais le peuple a une autre raison de condamner cette mesure : elle était certainement condamnable également que cette augmentation de lindemnité des membres du Parlement était au fond la session, précipitation qui était le résultat d'une entente secrète entre certains représentants des deux partis. Les voies avaient été préparées pour l'adoption rapide de cette loi aujourd'hui si généralement condamnée, par la signature, me dit-on, dun " round-robin " secret. L'opinion publique canadienne condamne ce coup de main, non seulement parce qu'il a été exécuté à la veille de la prorogation, mais parce qu'il a été le résultat d'une entente entre les députés des deux partis et de la signature d'un " round-robin " secret. Je n'ai pas été partie à cette entente, et mon nom ne figure pas sur ce " round-robin ", mais je ne m'en reconnais pas moins pleinement responsable de l'adoption de cette mesure. J'espère, toutefois, que le projet de loi présenté cet après-midi par le ministre de la Justice et qui tend à modifier l'acte relatif au Sénat et à la Chambre des communes a pour but de remplir la promesse faite par le directeur général des Postes aux électeurs de York-nord, laquelle, d'après l'interprétation du " Globe," voulait dire que toutes les dispositions condamnables de cette loi seraient abrogées à la présente session. J'indiquerai à la députation une autre des raisons qu'a le peuple de condamner cette loi : c'est que les particuliers qui se sont présentés à l'élection en novembre 1904 étaient prêts à accepter l'honneur d'être députés à la Chambre des communes moyennant le traitement d'alors. Il n'est pas un seul des candidats qui se présentèrent dans le temps à l'élection qui ait déclaré que l'indemnité était insuffisante ; et pour me servir de l'expression populaire, ils furent tous bien contents de se charger de la besogne moyennant $1,500 par année.

Or, dès la première session après les élections, nous nous levons en cette Chambre pour demander que notre indemnité soit augmentée de $1,000 par session. Cest là ce que le peuple canadien condamne. Cette même question de l'indemnité des députés a été soulevée tout dernièrement dans le parlement anglais; et beaucoup de personnes ont exprimé l'opinion que le temps était venu d'accorder aux membres du parlement en Angleterre une rémunération quelconque. Mais il est un fait assez remarquable qui s'est produit dans cette circonstance: c'est que dans tous les discours il n'a été question de cette indemnité qu'en vue de la prochaine législature. Tous les membres de la Chambre des communes qui prirent la parole reconnurent qu'ils s'étaient fait élire avec l'entente que les députés ne recevraient aucune indemnité, et, en conséquence, s'il devait se faire un changement, ce changement ne devait s'opérer qu'à la dissolution de la Chambre actuelle. Le même principe a été proclamé d'une manière remarquable par M. Balfour, ancien premier ministre. Tout le monde sait que jusqu'à ces derniers temps, le premier ministre en Angleterre ne figurait que très bas dans l'ordre des préséances. Il paraîtrait maintenant que le roi dans sa sagesse jugea que le temps était venu de reconnaître au premier ministre un rang plus élevé dans les cérémonies publiques; et il suggéra à M. Balfour que le premier ministre d'Angleterre devait prendre rang immédiatement à la suite des archevêques de Canterbury et d'York. Or, bien que M. Balfour reconnût comme le roi que le premier ministre devrait occuper le rang indiqué par Sa Majesté, il pria le souverain de déclarer que le changement ne se ferait qu'à l'entrée en fonction de son propre successeur. C'est là l'esprit qui devrait animer les membres de la députation dans toute question relative à l'augmentation du traitement des députés. C'est dans cet esprit que nous aurions dû agir si nous voulions augmenter l'indemnité parlementaire. Si nous jugions qu'il était à propos d'adopter une telle mesure, nous aurions dû décréter que la loi ne serait mise en vigueur qu'après que cette législature fût expirée et après que le peuple eût été mis à même de faire connaître son sentiment à cet égard.

Il n'est pas un seul député ici présent qui osera se présenter devant les électeurs et justifier cette augmentation, après ce qui s'est passé en Angleterre. Nous aurions dû soumettre cette question au peuple; nous n'aurions pas dû, immédiatement à la suite d'une élection générale, au cours de laquelle il ne s'est pas élevé une seule voix demandant que l'indemnité parlementaire fût élevée, augmenter cette indemnité comme nous l'avons fait dès la première session. Mes collègues de la gauche s'apercevront que l'adoption de cette mesure leur fera plus de mal à eux-mêmes qu'aux honorables députés de la droite, et je m'en vais m'efforcer de leur en faire comprendre la raison. Depuis la dernière prorogation des Chambres, il s'est produit huit vacances dans les rangs de la droite; deux causées par la mort et six par la nomination de titulaires à des fonctions publiques. Quand les cinq années d'existence de la présente Chambre seront expirées, presque tous les membres

de la droite auront été nommés à des emplois de l'Etat ou se seront retirés de la vie publique, et ce sera aux membres de l'opposition à défendre cette loi relative à l'indemnité parlementaire et à en subir la responsabilité. Il n'est jamais dans l'intérêt de l'opposition de pactiser avec le parti au pouvoir en vue de faire adopter des mesures comme celle-là. Aux prochaines élections générales, il se présentera une nouvelle génération de candidats libéraux, et ils ne manquront pas d'en appeler au peuple et de condamner cette loi abusive que ces vilains conservateurs auront votée en 1905. Mais voici un caractère encore plus odieux que mes collègues de la gauche feront bien de ne pas perdre de vue: c'est qu'elle est l'œuvre de quelque habile diplomate qui l'a inventée dans l'intérêt du Gouvernement et du parti au pouvoir pour faire cesser toute critique et toute discussion des lois d'organisation des provinces du Nord-Ouest votées à la dernière session. Quand je me rappelle les agissements du ministre de la Justice relativement à ces bills, quelle habileté il a mise pour les faire accepter par la députation, je me demande s'il n'a pas consulté quelque casuiste subtil qui lui aurait suggéré, en vue de résoudre la difficulté. de faire tomber ses adversaires dans un piège de cette nature, de compromettre leur bonheur aux yeux du peuple, de telle sorte qu'ils seraient empêchés durant un certain laps de temps de parler en public.

Quoi qu'il en soit à cet égard, il est un fait certain, c'est que depuis la prorogation, par suite de l'indignation publique au sujet de cette razzia sur le trésor public dont la députation s'est rendue coupable, il n'est guère de membre du Parlement qui ait osé rencontrer ses commettants pour discuter devant eux les bills du Nord-Ouest ou celui relatif à l'indemnité des membres du Parlement. Depuis la prorogation des Chambres, il n'est guère de député qui ait adressé en public la parole à ses commettants ; et dans les rares circonstances où le fait s'est produit, ce n'est pas la constitution des provinces du Nord-Ouest qu'on a discutée, c'est le député lui-même qu'on a sommé d'expliquer sa conduite dans l'affaire de l'augmentation de l'indemnité des membres du Parlement. Ainsi donc il s'est fait très peu de discussion des affaires publiques depuis la dernière session ; et maintenant on voudrait que la présente session se passât sans que ces questions fussent discutées davantage. Après avoir demandé au peuple de porter notre indemnité de $1,500 à $2,500, nous déclarons notre intention de ne pas nous occuper de l'expédition des affaires d'intérêt public. Parce que le ministre des Finances est malade et ne peut assister aux séances de la Chambre, on décide que le session sera courte. Pourquoi avoir augmenté notre indemnité, si nous ne sommes pas disposés à remplir les devoirs de notre charge ? C'est la question que le public va nous poser ; et que pourrons-nous répondre? J'espère que le bill présenté cet après-midi par le ministre de la Justice comprend une disposition annulant tous ces crédits. Sinon, je proposerai un amendement dans ce sens, et ce sera une preuve de ma sincérité. Mes honorables collègues de la députation auront ainsi l'occasion de faire connaître leur propre attitude sur cette question. Je ne m'attribue aucun mérite spécial dans la circonstance. Je me trouve éclaboussé, si l'on me permet cette expression, tout autant que les autres membres de cette assemblée; mais je reconnais aujourd'hui l'injustice de cette mesure et je suis prêt à m'en rapporter au verdict populaire à ce sujet, et à faire abroger la loi comme étant injuste et abusive pour nos commettants. C'est là mon attitude. J'ai discuté la question avec mes électeurs ; je leur ai fait connaître mon opinion. En substance je leur ai dit ce que je viens de répéter à la Chambre ce soir, et je me suis rendu compte qu'ils condamnent cette mesure, et c'est ce qui m'a donné à penser que je ne serais pas excusable d'employer cet argent pour mes fins personnelles. Je ne me propose pas dorénavant de me servir de cet argent pour ma propre utilité, étant persuadé que le peuple désapprouve l'affectation que nous avons faite de ces sommes. Lorsque nous avons voté cette loi, nous n'avons pas tenu compte de l'entente que nous avions conclue avec le peuple et qui comportait que nous étions satisfaits du traitement qu'on nous faisait alors. Quant à modifier la loi à cet égard, nous aurions dû décréter que la nouvelle disposition n'entrerait en vigueur qu'après l'expiration de cette législature. J'espère donc qu'à la suite de toute les expressions de l'opinion publique qui ont été portées à notre connaissance, qu'après toutes les discussions qui ont eu lieu à ce sujet, mes honorables collègues de la députation auront le courage d'abroger cette loi et de se mettre en règle avec leurs commettants.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Monsieur l'Orateur, je ne me proposais pas de parler sur cette question ; mais l'attitude quelque peu extraordinaire prise par l'honorable député préopinant (M. W. F. Maclean), m'engage à revendiquer en peu de mots le respect qui m'est dû comme membre de cette Chambre. Bien entendu, c'est l'honorable député lui-même qui est le mieux en état de dire s'il a été éclaboussé ou non: mais quant à moi, j'étais à mon poste quand ces mesures ont été votées et je ne crois pas avoir été éclaboussé, avoir subi la moindre atteinte à mon honneur ou avoir en quoi que ce soit failli à mon devoir envers mes commettants. En ce qui regarde une des propositions qui furent discutées dans le temps, je ne me croyais pas alors en mesure, comme du reste, beaucoup d'autres honorables députés, de la discuter en connaissance de cause : je veux dire la question des pensions de retraite pour les ministres. La raison pour laquelle je n'ai pas voulu discuter cette question dans le temps,

c'est que le jour même, si je ne me trompe, que ce projet fût présenté, je revenais d'un voyage au Nouveau-Brunswick, et la question était entièrement nouvelle pour moi.

Je savais qu'il existait un précédent à cet égard en Angleterre, et je n'étais pas disposé à aborder la discussion de la question avant d'avoir été à même de me renseigner pleinement sur les termes de la loi anglaise en la matière. Je me rendais compte, mieux peut-être que certains de mes honorables collègues, que les affaires du pays ne péricliteraient pas d'ici à un an, ou, du moins, jusqu'à la session suivante, quand même je garderais le silence sur la question. Je me proposais, si la conclusion de mon enquête était dans le sens que je prévoyais, de faire connaître à la Chambre la manière dont on s'y est pris en Angleterre pour résoudre cette même difficulté. Je ne suis pas entièrement satisfait de la manière dont on a réglé cette question des pensions de retraite des ministres, et je suis heureux de voir que nous aurons l'occasion de la discuter de nouveau. Mais je ne veux pas qu'on se méprenne sur mon attitude au sujet de la question du traitement des députés. Je déclare sans hésiter que ce n'est pas trop de $2,500 pour les services d'un député à la Chambre des communes qui remplit ses devoirs au meilleur de sa connaissance et d'une manière intelligente—ce dont ses commettants sont les meilleurs juges—et qui reste ici tous les jours à discuter et régler les affaires du pays, que la session soit courte ou qu'elle soit longue. Car si, d'une part, je ne vois pas de raison pour que nous ayons parfois de courtes sessions, je me rends compte qu'il sera difficile de ne pas en subir parfois de longues. Quand mes commettants jugeront que mes services ne valent pas cette somme, je suis prêt à me retirer de la vie publique. Je ne jouis d'aucun privilège spécial à l'égard des habitants du comté de Simcoe qui m'ont envoyés ici; rien ne les oblige à me réélire. S'ils jugent que je ne gagne pas mes $2,500, il leur sera facile de trouver dans n'importe quelle concession des particuliers en état de gagner pareille somme; ils n'auront qu'à choisir un de ces hommes et je retomberai dans quelque position qui me conviendra mieux peut-être que celle que j'occupe. Mais quelle que soit la manière dont cette mesure a été votée, que ce soit par le moyen d'un "round-robin" ou autrement, je ne vois rien de déshonorant dans la conduite des membres de la députation de l'un ou de l'autre parti en cette circonstance; et j'aurais été heureux, au besoin, de prendre la parole sur cette question pour justifier mon attitude. Mais si j'ai gardé le silence, je n'en ai pas moins compris que cet argent m'était destiné et que je pourrais m'en servir pour mes fins personnelles. Si je ne me pensais pas justifiable de le prendre pour mon propre usage, je ne me considérais pas plus autorisé à le prendre pour d'autres fins. Je me propose de le prendre et d'en jouir le plus possible tant que la loi m'y autorisera; et je n'hésite pas à faire connaître mon opinion dans la mesure où l'intérêt public demande qu'elle soit connue. Il est vrai que je n'ai pas encore été rendre visite, chapeau bas, à mes commettants, mais j'irai les voir quand ils le désireront et quand l'occasion s'en présentera; et j'irai alors très persuadé que je les ai représentés tout aussi fidèlement durant la session dernière que durant la session précédente. Je regrette d'avoir à exprimer une opinion tellement différente de celle de l'honorable député préopinant (M. W. F. Maclean), qui est un ancien membre de la Chambre des communes. Je n'ignore pas qu'il est le propriétaire d'un journal très répandu et je m'expose beaucoup en le contredisant même en ces termes très modérés. Mais nous sommes dans un pays libre, et je crois que notre décision de la session dernière a été en somme l'expression franche de la volonté du peuple par la bouche de ses représentants; et dès lors je ne suis pas prêt à reconnaître qu'il y a lieu de redouter pour moi ou aucun honorable député la censure des électeurs.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford): Avant que la question soit mise aux voix, je tiens à dire un mot au sujet du discours du trône. La députation a été convoquée spécialement pour régler la question du tarif. L'année dernière, lorsque la commission du tarif fut nommée, je demandai si elle avait le caractère d'une équipe de sauvetage, ou simplement celui d'un jury du coroner. C'est-à-dire que je voulais savoir si cette commission avait pour objet de sauver du naufrage les industries menacées du Canada ou simplement de rendre un verdict sur les causes de leur décès. Il semblerait maintenant que cette dernière hypothèse fût la véritable.

Cette question n'est pas nouvelle. Il est à ma connaissance certaine que depuis quatre ans au moins le Gouvernement promet de reviser le tarif. Il y a quatre ans nous envoyâmes une députation de Brantford pour connaître les vues des ministres sur cette même question. On nous pria dans le temps de favoriser le maintien d'une certaine industrie qui dépérissait, et que plus tard le Gouvernement verrait à la secourir. Il s'agissait d'un établissement de coutellerie qui a dû depuis fermer ses portes. Le ministre déclara que le Gouvernement ne pourrait pas s'occuper du tarif avant l'année suivante et ne pourrait en conséquence rien faire pour le moment. Les ministres se préparaient à assister à la conférence coloniale; ils s'attendaient à la conclusion de quelque arrangemnt de nature à déterminer une modification de notre tarif, et en conséquence ils étaient d'avis qu'il ne serait pas prudent de faire de changements cette année-là. L'année suivante, le Gouverne-

ment promit encore une fois de faire droit aux demandes des fabricants. Ils en appelèrent au peuple en 1904, et si je me rappelle bien, le premier ministre, dans un discours prononcé à Valleyfield, promit la revision du tarif. Nous voici maintenant à la seconde session de cette législature, et on nous informe que la question que nous devions, à ce que nous pensions, être appelés à discuter avant toute autre, est rayée du programme. Pourquoi a-t-on différé de deux mois la convocation des Chambres en vue de permettre à la commission du tarif d'effectuer son travail de revision, et vient-on ensuite nous dire que cette question du tarif ne sera pas discutée. Cette manière de faire est assurément étrange. Le peuple se dit que si le tarif doit être modifié, il ne faut pas tarder à en effectuer la revision. Mais le Gouvernement actuel semble croire qu'il n'est aucunement tenu de remplir ses promesses. A mon avis le présent gouvernement n'a aucune intention sérieuse de modifier sensiblement le tarif. On dira peut-être qu'aucune industrie n'est en souffrance ; mais, lors de la dernière session, je me suis permis d'en indiquer plusieurs. Prenez, par exemple, l'industrie de la ficelle d'engerbage qui comprend quelque douze fabriques, dont deux établies dans ma propre circonscription. Le Gouvernement a été pressé de sauvegarder les capitaux engagés dans cette industrie au montant de plusieurs millions et de protéger les ouvriers qui en vivent en accordant une compensation pour les dommages soufferts en raison de ce que le Gouvernement a décidé d'admettre en franchise la ficelle à provenance des Etats-Unis. Lorsque le Gouvernement actuel arriva au pouvoir le droit était, je crois, de 12½ pour 100. Depuis, la ficelle a été rayée de la liste des articles imposables. Si mes renseignements sont exacts, il se trouve 40,000 cultivateurs au Canada qui sont détenteurs d'actions dans des entreprises de confection de ficelle d'engerbage. S'il est un produit plutôt qu'un autre à la confection duquel le cultivateur ait le droit de s'intéresser, c'est bien la ficelle d'engerbage, dont il se sert tous les jours en été sur sa ferme, et dont il comprend parfaitement l'emploi et le prix de revient. Ces hommes ont de bonne foi engagé leurs fonds dans cette industrie. Dans mon propre comté, je crois qu'il y a plus de 4,000 cultivateurs intéressés dans la confection de la ficelle d'engerbage. Parfois, quelques-uns de ces établissements se meurent; d'autres sont bel et bien morts. L'établissement de Brandon a fermé ses portes; le sort d'autres fabriques est en suspend. Et pourtant le Gouvernement nous dit qu'il n'est encore disposé à rien faire.

Voici maintenant l'industrie des lainages. Les particuliers engagés dans cette industrie ont envoyé députation sur députation en vue d'engager les autorités à agir sans retard. Plusieurs filatures ont été vendues par autorité de justice. Mais le Gouvernement n'est pas prêt à agir même à ce moment. Il faudra que d'autres industries disparaissent, que d'autres millions soient engloutis avant que le Gouvernement actuel se montre à la hauteur de la circonstance et remplisse la promesse solennelle qu'il a faite de s'appliquer à la revision du tarif s'il était de nouveau maintenu au pouvoir. Nous voici à la seconde session de cette législature, et on vient nous dire que, bien qu'on ait voyagé par tout le pays et obtenu tous les renseignemnts on se propose de ne rien faire. A mon avis, la Chambre aurait dû s'appliquer sans retard au règlement de cette question. Il n'aurait fallu qu'assez peu de temps, si on s'y était pris de la bonne manière.

Il est certaines industries qui requièrent en ce moment l'attention du Parlement. Il est nécessaire d'élever les droits tout autant dans l'intérêt du cultivateur que dans celui du fabricant. Notre pays n'est plus un pays purement agricole; les manufactures y occupent une grande place. Les articles de falsification ont une valeur tout aussi grande, sinon plus grande que celle des produits agricoles. Ces messieurs de la droite prétendront peut-être le contraire, mais le recensement préparé par le ministre de l'Agriculture, qui fait autorité en ces matières, établit que les fabriques du Canada produisent pour une valeur aussi grande que les fermes, que les ouvriers de fabriques sont aussi nombreux que les cultivateurs et ont droit, par conséquent, à tout autant de considération que les autres. Je ne demande pas qu'on commette des injustices à l'égard des cultivateurs, loin de là. Même les cultivateurs dans mon propre comté demandent que les droits de douane soient augmentés. Je crois que les maraîchers de York-centre, dont le représentant est un honorable dépué de la droite (M. Campbell), ont fait une demande dans ce sens. Dans toutes les parties de l'Ouest, il se trouve nombre de cultivateurs qui sont en faveur de la refonte du tarif et qui se sont exprimés dans ce sens. C'était là à mon avis, une raison de plus pour que le Gouvernement fit son devoir et rachetât la promesse faite à maintes reprises et en vue de l'exécution de laquelle les ministres ont parcouru le pays d'une extémité à l'autre et recueilli des témoignages, à grands frais pour le pays. Nous aurions dû être convoqués en janveir, et nous ne nous réunissons qu'en mars. Et pourtant, malgré ce retard, on nous informe que le tarif ne sera pas mis à l'étude. Il est vrai que le ministre des Finances a été victime d'un accident, et j'en suis peiné.

Cependant, le fardeau des affaires publiques ne doit pas reposer sur les épaules d'un seul. Il appartient à cette Chambre de s'occuper du tarif, qui est une question d'une extrême importance pour la nation et sur laquelle l'attention du cabinet et du Parlement a été appelée, et on s'attend que le

Parlement tranchera le problème. Quant à moi, je proteste parce que le discours du trône ne mentionne pas ce sujet, l'un des plus importants dont la Chambre devait s'occuper, selon moi. Il peut me convenir ou m'être agréable de prendre des vacances d'été. Pourtant, de la conduite de cette Chambre dépend le sort de millions de dollars et le Parlement est tenu de protéger ces capitaux et les gens auxquels ils procurent du travail et qui doivent peiner été comme hiver.

Maintenant, je dirai un mot d'un sujet qu'on a mentionné ici et qui m'intéresse beaucoup. Je suis bien aise que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) soit présent. Il regarde l'heure, mais j'espère qu'il m'accordera quelques minutes pour protester avec force contre les propos qu'il a tenus touchant le commerce privilégié. Depuis quinze ans, je préconise cette doctrine économique et je ne rougis pas d'arborer mes couleurs dans cette enceinte ou ailleurs. En 1903, pendant le congrès des chambres de commerce de l'empire qui eut lieu à Montréal, on me fit l'honneur de me confier la direction de la croisade en faveur de cette doctrine et le soin de proposer les conclusions qui furent adoptées dans cette circonstance. A cette réunion assistaient des représentants de toutes les villes importantes du Dominion du Canada. A une seule exception près, tous les représentants canadiens, de Victoria à Halifax, parlèrent et votèrent en faveur du commerce privilégié avec la Grande-Bretagne.

Le ministre de l'Agriculture, il est vrai, fait peu de cas des marchands et des industriels, mais se rabat sur les cultivateurs et il déclare que ceux-ci n'ont que faire du commerce privilégié. Je ne suis pas de l'avis du ministre ; je sais qu'il se trompe. La législature du Manitoba a adopté une résolution en faveur de cette politique. On a déjà cité la résolution adoptée au Nouveau-Brunswick. Nous n'ignorons pas que, d'un bout à l'autre du pays, on est en faveur de la réciprocité de commerce. Il est certain que le ministre a commis une grave erreur lorsqu'il a tenu ce propos à Montréal. Ou bien son opinion était diamétralement opposée à celle du ministère ou bien celui-ci a induit en erreur, non seulement le Canada, mais tout l'empire. Pourquoi a-t-il pris part à la conférence coloniale, si ce n'est pour manifester ses sentiments ? Et quels étaient ces sentiments ? Il avait accordé des faveurs réelles et il était prêt à en accorder de nouvelles dès que la Grande-Bretagne prendrait l'initiative. Le ministre de l'Agriculture partageait-il cette opinion ? S'il ne la partageait pas, le cabinet, dans cette circonstance, a mal interprété ses sentiments.

Je soutiens que le ministère a, plus d'une fois, épousé la doctrine de la préférence commerciale. Les cultivateurs, il est vrai, ne veulent plus de ce que le ministre appelle une " préférence ", parce que c'est une préférence boiteuse, ne penchant que d'un côté et que, dans l'esprit de ses auteurs, elle ne devait pas avoir le sens qu'il lui attribue.

Nous jouissons maintenant d'un privilège, dit-il. Que le ministre nous dise en quoi il consiste. Nous ne jouissons pas de l'ombre d'un privilège sur le marché anglais. Les produits de la Russie, des Etats-Unis, de tous les pays, même des plus hostiles à la Grande-Bretagne, y sont sur le même pied que ceux du Canada. Cependant nous n'ignorons pas—au moins, je crois savoir—que le ministre en prononçant ce discours a exprimé les sentiments qui l'animent réellement. Le " Herald ", son propre organe, a toujours combattu cette doctrine ; du moins, il l'a combattu depuis plusieurs années. Il m'a pris à parti avec rigueur et d'une façon fort injuste parce que j'ai proposé cette résolution. Depuis ce jour-là, il a toujours repoussé la doctrine du commerce privilégié—cela ne souffre aucun doute. Ce soir, le ministre de l'Agriculture s'est involontairement trahi. Ni cette Chambre, ni le pays, ni l'empire ne seront satisfaits de ses explications. Le ministre, il me semble, a laissé percer ses tendances impérialistes à la dernière session, lorsqu'il s'est élevé contre l'attitude prise par l'Angleterre sur la question des entraves mises à l'importation du bétail. C'était un "manque de courtoisie ", disait-il. Ces mots tombent généralement de la bouche d'un ambassadeur qui est sur le point de briser toutes relations avec le pays dont il parle. J'ignore si les paroles du ministre de l'Agriculture avaient cette portée. Mais lorsqu'on se sert de l'expression: " un manque de courtoisie ", le plus souvent on a ensuite recours à d'autre chose qu'à un langage violent.

Quoi qu'il en soit de l'intention qu'avait le ministre de l'Agriculture, c'est ce que plusieurs de ses auditeurs ont compris. Aujourd'hui, il vient combattre la préférence en faveur de l'Angleterre. Pendant longtemps nous avons cru que le présent cabinet était hostile à cette doctrine. Dès que la préférence fut établie sur ses bases actuelles, j'ai déclaré que c'était un coup fatal porté au projet que le Gouvernement avait caressé pendant des années. Nous avons dû nous servir d'une autre appellation et parler d'une préférence mutuelle afin de la distinguer de ce que le Gouvernement appelait une préférence.

L'honorable ministre dit que la Grande-Bretagne a déclaré d'une manière catégorique qu'elle n'en veut pas. N'en soyons pas si certains, monsieur l'Orateur. On nous apprend que 44 pour 100 des électeurs anglais se sont prononcés uniquement en faveur de la politique de M. Chamberlain. Ce résultat n'est pas à dédaigner si l'on considère que l'ancienne Chambre en Angleterre ne renfermait pas un seul député qui eut été élu parce qu'il avait adopté ce programme politique. A l'élection précé-

dente, M. Chamberlain lui-même était hostile à la préférence commerciale. Aujourd'hui, il dirige une phalange compacte de 150 députés qui ont reçu le mandat d'établir ce dont le Canada ne veut pas, au dire du ministre de l'Agriculture. Si ce dernier croit que cette question n'est plus d'actualité, je ne partage pas son sentiment. A mon avis, la lutte vient de s'engager et il s'apercevra qu'elle sera menée rondement dans l'empire britannique d'ici à quelques années. Il est libre de se réjouir parce que la Grande-Bretagne semble avoir repoussé ce projet ; dans l'intervalle, nous, les adeptes de cette politique, nous ne nous laissons pas abattre. Nous savons qu'un groupe compact de 150 députés a reçu le mandat de défendre la politique qu'on a raison d'appeler la politique de l'unité de l'empire basée sur les liens commerciaux.

Le ministre de l'Agriculture a beau dire qu'il n'en veut pas, il n'est pas, selon moi, l'interprète des sentiments de tout le Canada ni même des cultivateurs au nom desquels il prétend parler. S'il y a une classe de la population qu'une préférence mutuelle réjouirait plus qu'une autre, c'est bien la classe des cultivateurs. Ceux-ci en retireraient plus d'avantages que les autres.

L'honorable ministre déclare que la préférence existe déjà. Nullement. Nous ne jouissons d'aucune préférence sur le marché anglais, sauf de celle qui résulte de la quantité et de la qualité de nos produits, et cette préférence nous l'avons sur n'importe quel marché. On n'achète pas notre fromage en Angleterre parce qu'il est de provenance canadienne, mais parce qu'il est de bonne qualité. On n'achète pas notre bacon parce qu'il vient du Canada mais parce qu'il est de la qualité voulue. Quelle situation privilégiée avons-nous sur le marché d'Angleterre? Les Anglais ont acheté le beurre du Danemark des années durant et, si nous pouvions attirer à nous une partie de ce commerce, nos cultivateurs n'en profiteraient-ils pas ? Si nous pouvions, comme autrefois, introduire notre bétail vivant en Angleterre, le Canada n'en retirerait-il pas un avantage ? Pourtant, l'honorable ministre déclare que nous n'avons que faire de ces avantages réciproques. Je soutiens que s'il y a une doctrine que ce pays approuve, c'est la préférence réciproque avec la Grande-Bretagne. Aussi, je regrette sincèrement que le ministre ait désavoué les désirs que les membres du cabinet avaient exprimés lors de leur visite en Angleterre. Ils s'étaient prononcés en faveur d'un tarif différentiel entre le Canada et la Grande-Bretagne. Je crois qu'ils étaient sincères ; s'ils ne l'étaient pas, il est regrettable qu'ils aient induit à erreur les hommes publics et la population de la Grande-Bretagne. D'une extrémité à l'autre de ce pays, on a cité le discours du ministre de l'Agriculture. Ce discours, nous dit-il, a provoqué plus de commentaires qu'il ne s'y attendait. A vrai dire, il a produit plus d'effet que tout autre de ses discours, non pas à cause de sa sagesse, de son éloquence, ni de la politique qu'il énonçait, mais parce qu'il a produit une commotion et un malaise dans toute l'étendue de l'empire britannique où on s'entreregardait en disant : Qu'est-ce que le gouvernement du Canada veut bien dire ? Nous voudrions savoir ce que pense le présent gouvernement. Voici un ministre de la couronne qui nous déclare aujourd'hui qu'il parlait simplement en sa qualité de cultivateur. J'ignore si ses paroles ont une portée moins grande lorsqu'il parle en sa qualité de cultivateur que lorsqu'il parle en tant que ministre de l'Agriculture. J'aime autant ajouter foi à sa parole dans un cas que dans l'autre. Elle a autant de poids, à mes yeux. Evidemment, il exprimait alors sa façon de penser et il se réjouissait de voir qu'entretemps la politique de M. Chamberlain avait reçu le coup fatal, pour me servir de son langage. Cependant, elle n'est pas sortie du domaine de l'actualité. A vrai dire, cette politique ne deviendra pas d'ici à quelque temps la loi de la Grande-Bretagne ni de l'empire: cependant, je suis du nombre de ceux qui ont assez d'enthousiasme pour croire que l'Angleterre comprendra un jour que cette politique est avantageuse pour elle et pour tout l'empire. Je crois qu'un jour la réciprocité de commerce servira de lien entre elle et toutes ses colonies et préservera à perpétuité l'unité de l'empire britannique.

L'honorable ministre dit que nous pouvons être loyaux sans l'établissement de relations commerciales. Cela est bien vrai, monsieur l'Orateur. Depuis des années nous protestons de notre loyauté envers la Grande-Bretagne et nous commerçons avec les Etats-Unis. Nous désirons commercer davantage avec la Grande-Bretagne et moins avec les Etats-Unis, et la réciprocité des avantages douaniers est le moyen d'obtenir ce résultat.

On nous a parlé de la solidarité ministérielle. On nous a déclaré qu'elle existe au sein du cabinet libéral. A mes yeux, il sied mal aux membres du cabinet de se réjouir du résultat des élections du Nord-Ouest. Tous leurs amis n'éprouvent pas le sentiment d'orgueil qui peut les animer ; personne parmi la gauche ne partage ce sentiment. S'il y a lieu de rougir, c'est de la manière dont les élections ont été conduites dans les deux nouvelles provinces. D'après le discours du trône, la population de ces provinces est la plus heureuse qu'il y ait dans l'univers. Je suis d'un autre avis. J'ai eu l'occasion de visiter ces provinces avant l'élection et je ne crains pas de dire que, si les électeurs avaient pu rendre librement leur verdict le jour du scrutin, M. Haultain serait aujourd'hui au timon des affaires. C'est là l'opinion que je possède. Nous connaissons un peu ce qui s'est passé; nous en connaîtrons peut-être davantage. Nous savons que des fonctionnaires de ce Gouvernement ont fait des choses qu'ils n'auraient pas dû faire. Leur procès a eu lieu à huis clos et, bien que la plupart des

détails n'aient pas été divulgués, nous savons que deux personnes qui étaient alors à l'emploi du ministre de l'Intérieur, ont été condamnées à une amende de $200 pour avoir escamoté des bulletins dans deux arrondissements électoraux et les avoir déposés dans les urnes à la cachette des électeurs que cela concernait. Assurément, monsieur l'Orateur, c'est une machine à voter d'un nouveau genre qui existe dans l'ouest. On nous dit que 150 bulletins ont été mis dans l'urne sans porter d'autres marques que celles qu'y avait apposées le président du scrutin. S'il y a en cela lieu de se glorifier, glorifions-nous, mais n'oublions pas que nous tirons gloire de notre turpitude. Jamais, dans aucune province du Canada, n'a eu lieu une élection dont nous ayons eu à rougir autant que de cette élection de la Saskatchewan. Si notre pays doit un jour être grand et puissant, il faut commencer par épurer notre mode de choisir nos gouvernants. Au lieu de dire que cette population est la plus contente de son sort, je soutiens qu'il faudrait dire qu'elle a d'excellentes raisons pour être la plus malheureuse du Dominion. Ce n'est pas la seule circonscription électorale, dit-on, où se sont passées des choses qui n'auraient pas dû avoir lieu. Je crois que nous en entendrons encore parler; de nouveaux faits seront divulgués et nous prouveront qu'on n'a pas eu recours à ces pratiques dans une circonscription seulement. Selon moi, M. Haultain méritait de recevoir et a reçu la majorité des suffrages des électeurs qui se sont prononcés librement pour la cause du droit et de la vérité.

C'est ma conviction. J'ai voyagé là-bas vers le temps de l'élection et j'ai eu les moyens d'entendre raconter et d'apprendre ce qui se passait. Mais il n'y a pas lieu de nous en réjouir; mieux vaut se glorifier d'une défaite honorable que d'un triomphe déshonnête, et je soutiens qu'en déclarant que ces provinces sont dans l'allégresse, on prête à une grande partie de la population des sentiments qu'elle n'éprouve pas. C'est à regret que je le déclare—mais je saisis l'occasion d'exprimer une opinion qui m'est personnelle, il est vrai, bien quelle soit, jusqu'à un certain point, le résultat d'un voyage que j'ai fait dans ces provinces—M. Haultain jouit aujourd'hui de la confiance de plus de la moitié du corps électoral de la province de Saskatchewan. On peut prétendre que cette opinion est erronée ; naturellement, ce n'est que mon opinion personnelle, cependant j'ai la ferme conviction qu'il jouit de cette confiance et que, conséquemment, un autre gouvernement devrait administrer les affaires publiques. S'il en est ainsi, je maintiens que la province de Saskatchewan n'a pas lieu de se réjouir, ainsi que le déclare le discours du trône lorsqu'il dit qu'il eût été impossible de trouver population plus heureuse dans aucune partie du monde.

J'ai fait ces quelques observations croyant que ce sont là des questions sérieuses qui méritent un examen plus attentif que celui auquel se sont livrés quelques députés de la droite. Je crois aussi que le pays a le droit de s'attendre que le Parlement accomplira plus que les travaux que le discours du trône énumère.

M. R. N. WALSH (Huntingdon) : Je ne désire pas retarder les travaux de la Chambre en abordant d'autres sujets que celui de l'indemnité parlementaire qui a été soulevé. Je saisis cette occasion, la première qui s'offre à moi, pour faire connaître mon opinion. N'aaynt jamais appuyé cette proposition, je n'ai pas d'excuses à faire comme certains députés qui ont aujourd'hui pris la parole dans cette enceinte. Quant aux raisons invoquées de part et d'autre, une seule me suffit. Mes commettants réprouvent l'augmentation de l'indemnité, l'association libérale de mon comté à même adopté une résolution la dénonçant en termes énergiques. Je comprends que je suis ici pour réaliser les vœux de mes électeurs et j'appuierai toute proposition tendant à retrancher l'augmentation de l'indemnité, sauf en ce qui concerne le premier ministre et les juges.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps ce soir; mais, à titre de député de la province de Saskatchewan, je crois de mon devoir de repousser, avec toute l'énergie dont je suis capable, l'insinuation qu'on a faite en disant que les élections qui ont eu lieu récemment dans cette province signifient que la population approuve les lois adoptées l'an dernier et conférant l'autonomie aux nouvelles provinces. Selon moi, la population de ce pays pourra considérer à bon droit que, quelle que soit l'attitude de la législature à l'égard de ces lois, cette attitude ne lui lie pas les mains à jamais.

Les fraudes électorales commises là-bas sont, à mes yeux, les plus honteuses qui aient jamais été perpétrées soit dans notre pays soit dans toute autre partie du monde. Lorsque le premier ministre a abordé ce sujet cette après-midi, il l'a traité à la légère, disant qu'il ne fallait pas conclure que la population n'avait pas pu se prononcer librement, parce qu'on avait découvert qu'une seule menée illicite avait eu lieu dans une seule circonscription électorale. Mais le premier ministre n'a pas appris tout ce qui s'est passé au Nord-Ouest. Il ignore que dans plus d'une autre circonscription les mêmes fraudes ont été perpétrées que dans Prince-Alberta. La presse a clairement déclaré—et l'accusation me semble très plausible—qu'un autre fonctionnaire du ministère de l'Intérieur s'est livré aux mêmes menées frauduleuses dans le district de Battleford. Il serait allé dans un endroit éloigné, loin vers le nord, et aurait lui-même fabriqué des listes et marqué des bulletins en faveur du candidat libéral, du partisan de la coercition. De plus, nous avons entendu formuler une accusation très grave reposant sur de bonnes

preuves au sujet de l'élection dans la ville de Regina. En parcourant les journaux, le premier ministre apprendrait aussi que, dans la ville de Moosejaw, on craignait tellement que les boîtes de scrutin ne fussent pas en sûreté que les partisans des droits provinciaux dûrent monter la garde nuit et jour et il est incontestable que l'élection a été entachée des plus grandes illégalités dans toute l'étendue de la province de la Saskatchewan. En outre, les fonctionnaires fédéraux ont eu recours à toutes sortes de fausses représentations et de moyens d'intimider et d'influencer les électeurs. Lors du scrutin du 13 décembre dernier, on a constaté une augmentation d'environ 35 pour 100 dans le nombre des suffrages comparativement à l'élection qui eut lieu une année auparavant. Je n'exagère pas en déclarant qu'un quart des suffages exprimés à la dernière élection l'ont été par des personnes qui comptaient sur le gouvernement du jour pour obtenir les titres de leurs terres et qui dépendaient du bon vouloir des fonctionnaires qui pouvaient aisément leur faciliter l'obtention de ces titres ou leur susciter toutes sortes d'obstacles, et je sais pertinemment que cela a eu lieu. Quelqu'un m'a dit avoir reçu, par l'entremise de son fils, une note de l'agent des terres fédérales de son district. Cette note était ainsi conçue: "Dites à votre père qu'il ferait mieux de s'occuper moins activement de l'élection, s'il désire obtenir ses titres." Voilà ce qu'on faisait, et n'importe lequel de mes auditeurs doit comprendre facilement que les fonctionnaires de ce bureau ont en de pareilles matières une influence énorme dont ils se sont servis de la manière la plus illégale. Le ministère de l'Intérieur lui-même doit le savoir, et, après la résolution que cette Chambre a adoptée l'été dernier à l'unanimité des voix, ce n'est que justice de lui demander s'il est prêt à congédier un fonctionnaire, si on lui démontre que celui-ci a pris une part active à la lutte électorale.

Il me semble qu'on peut à bon droit lui poser cette question. Je sais que, dans une certaine occasion, le ministre de l'Intérieur lui-même a adressé la parole en faveur d'un partisan de la coercition devant une assemblée que présidait le sous-agent des terres fédérales, son employé et le libéral le plus zélé de ce district.

Il semble impossible de faire preuve de plus de mépris pour l'autorité de cette Chambre qu'on en a affiché, en plusieurs circonstances, au Nord-Ouest, au cours de la dernière élection. La majorité libérale dans toute cette partie du pays a diminué d'une façon significative. En 1904, la majorité libérale avait été de quatre mille trois cents voix tandis qu'en 1905, elle n'a été que de 1,432 voix. Du moins, c'est ce qu'on prétend. D'ailleurs, il est abondamment prouvé qu'un grand nombre des bulletins étaient frauduleux et avaient été marqués par les fonctionnaires qui présidaient au scrutin au lieu de l'avoir été par les électeurs.

De quoi se composait cette majorité ? Je me suis donné la peine d'analyser les suffrages exprimés dans le district où sont situés mes biens-fonds, district que je connais passablement bien. J'ai constaté que, parmi les électeurs de langue anglaise, il y en avait 2½ contre 1, ou 642 contre 265, qui appuyaient le candidat favorable à l'autonomie provinciale, tandis que, parmi l'élément étranger, la majorité hostile à ce candidat et favorable au partisan de la coercition était de plus de 8 contre 1, ou de 380 contre 45. Dans ces circonstances, je ne suis pas surpris d'entendre le député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) compter les doukhobortses et les Galiciens au nombre de ses bons amis.

Les chiffres que j'ai cités relativement à mon propre district ne sont pas les seuls; on pourrait faire les mêmes calculs dans d'autres parties du pays. Il fallait s'y attendre, car nous savons que les émigrés du continent ont passé leur vie entière sous l'influence du fonctionnarisme et ils étaient soumis à l'influence des employés publics ; or, l'expérience m'a démontré que cette influence s'exerce toujours en faveur du parti au pouvoir. De plus, ces immigrants venus d'Europe, dont la plupart sont intelligents et quelques-uns sont instruits, n'ont pas l'occasion d'étudier les questions d'actualité comme les immigrants de langue anglaise. A l'heure présente, du moins, ils n'ont pas l'occasion de se prononcer en connaissance de cause sur les problèmes d'intérêt public. Lorsqu'on leur expose la situation, on peut s'attendre à leur entendre dire : Je voterai de façon à soigner mes intérêts afin d'être sûr d'obtenir ma terre du gouvernement.

Nous avons entendu le Gouvernement du jour dire que la population a approuvé la loi de l'an dernier. Eh bien, le gouvernement fédéral désirait ardemment obtenir cette approbation ; il avait intérêt à recueillir les suffrages de la population de l'Ouest. Les élections de la Saskatchewan et de l'Alberta l'ont favorisé et, puisqu'il en a été ainsi, je prétends qu'il doit prendre la responsabilité entière des moyens employés depuis le commencement pour obtenir ce résultat. Le premier moyen auquel il a eu recours a été l'injuste remaniement de la carte électorale auquel il s'est livré ici même à la dernière session.

Si l'on considère ce qui s'est passé depuis, on voit qu'il lui fallait créer autant de circonscriptions électorales qu'il pouvait dans les parties septentrionales et les régions les plus reculées de la province de la Saskatchewan. Ainsi que je l'ai prouvé à la dernière session, la population de la partie septentrionale ou de l'ancien district de la Saskatchewan méritait en réalité d'avoir environ six représentants tandis que le Gouvernement lui a accordé neuf sur vingt-cinq. Les chiffres sur lesquels j'ai appuyé mon raisonnement étaient fournis par le Gouvernement et ils établissaient ma thèse d'une

manière irréfutable. Détail significatif : ni le ministre de la Justice, le parrain du projet de loi, ni le premier ministre, ni le ministre de l'Intérieur n'entreprirent de justifier la répartition des sièges dans cette province. Ils laissèrent la tâche d'excuser l'injustice de ce projet de loi à M. Scott, député d'Assiniboïa-ouest, et à M. Lamont qui devaient en retirer les plus grands avantages, après le Gouvernement. Tous deux ont défendu le projet de loi avec beaucoup d'énergie, mais, selon moi, ils n'ont pas réussi à convaincre un seul membre de cette Chambre de la légitimité des motifs qu'ils invoquaient. Le résultat du scrutin a, depuis, démontré la justesse de notre thèse et la futilité des arguments de M. Scott et de M. Lamont.

On se rappelle que nous demandions la nomination d'une commission de juges afin d'obtenir d'eux une répartition équitable des sièges. Le Gouvernement a repoussé notre demande, bien qu'elle fût raisonnable et légitime. Après cet insuccès, j'entrepris de proposer, à une réunion d'un petit comité composé de représentants des deux partis choisis dans la Chambre, une division des circonscriptions électorales. Maintenant, au lendemain de l'élection, je suis bien aise de constater que le partage que je proposais était sage. En vérité, je désirais tellement faire preuve d'impartialité que j'avais attribué au nord de la province plus de représentants qu'il n'avait le droit d'en réclamer. Je soutiens que si le Gouvernement avait adopté ce partage, il se serait conformé dans une certaine mesure au principe qui sert de base à nos institutions représentatives, au principe de la représentation d'après le chiffre de la population dont il a fait table rase en traçant la carte électorale.

Que la Chambre me permette de lui citer certains calculs relativement à ces circonscriptions électorales. Les chiffres sont, toutes proportions gardées, les mêmes que ceux que j'ai communiqués à la députation l'année dernière ; ils sont un peu plus élevés mais l'augmentation se répartit également partout. Au sud, dans le district de Souris, l'un des plus anciens de cette partie du pays, il y a eu une majorité de 321 voix en faveur du candidat favorable à l'autonomie provinciale. Dans cette circonscription qui a élu un député, 3,259 suffrages furent exprimés. Tournons-nous maintenant vers le nord où les fonctionnaires ont pu accomplir leur œuvre, vers les établissements éloignés de l'extrême-nord où nos gens n'ont pas pu les suivre.

Nous constatons que, dans Redberry, 515 bulletins ont été déposé dans l'urne ; dans le district de Prince-Albert, 582 ; dans la ville du même nom, 618 ; dans Batoche, 799. A ces derniers, on peut ajouter le district de Humbolt. Bien que l'élection s'y soit faite par acclamation, il est fort probable que le nombre des suffrages aurait augmenté dans la même proportion que dans les autres districts, ce qui aurait porté à 261 le nombre des votants. Chacun de ces districts a élu un député, soit 5 députés au nord pour 2,775 votants en tout, tandis qu'au sud on a accordé un seul représentant à 3,259 votants. On pourrait dire de Qu'Appelle-sud presque la même chose que de Souris. Voilà, je le suppose, ce que le gouvernement appelle une représentation basée sur le chiffre de la population. Relativement au district de Prince-Albert, il y a un détail qui, à mon sens, mérite d'être mentionné. Voici: on semble avoir ourdi un complot afin de remporter dans ce district la victoire par les moyens qui l'ont assurée.

Sous l'empire de la loi électorale des Territoires, comme on ne préparait pas de listes d'électeurs, le président de l'élection pouvait augmenter le nombre des bureaux de vote, à la demande du premier venu qui déclarait sous la foi du serment qu'un certain nombre d'électeurs demeuraient au-delà d'une certaine distance d'un bureau de vote. Dans le district de Prince-Albert, les bureaux de vote furent fixés par proclamation, et jusqu'à l'heure désignée par la présentation des candidats, personne ne savait qu'il y en aurait d'autres, sauf ceux qui trempaient dans le complot. La présentation des candidats eut lieu sans accidents, puis le président de l'élection, que la loi obligait à donner avis aux deux candidats avant six heures ce jour'là même du choix de nouveaux bureaux de vote, monta immédiatement en voiture, se rendit dans un bureau de poste de la campagne à 35 milles de distance et attendit le départ du courrier —le service était bi-mensuel—et avant six heures, il adressa une lettre recommandée notifiant au candidat favorable à l'autonomie provinciale l'ouverture de trois nouveaux bureaux de vote au loin dans la campagne, vers le nord, dans des endroits inconnus du candidat, Celui-ci ne reçut cet avis que le 7 décembre, alors qu'il lui était humainement impossible dans ce pays d'y envoyer ses gens pour surveiller le scrutin dans ces bureaux. Dans l'intervalle, le candidat avait rencontré le président de l'élection dans les rues de Prince-Albert; tous deux avaient passé la journée ensemble sans qu'il fût question de ces nouveaux bureaux de vote. Lorsque le candidat, après avoir reçu la lettre recommandée, se plaignit au président de l'élection, celui-ci répondit qu'il avait strictement obéi à la lettre de la loi. Tel est le récit que m'a fait M. Donaldson lui-même, le candidat favorable à l'autonomie provinciale. De pareils agissements sont de nature à soulever les citoyens et à leur faire dire :

Nous sommes déterminés à faire respecter notre droit de nous gouverner nous-mêmes et a empêcher qu'on nous prive de nos privilèges et de nos libertés par de semblables pratiques.

Je considère que, par la seule manière dont il a tracé la carte électorale, le Gouver-

nement s'est rendu responsable jusqu'à un certain point des crimes qui ont été perpétrés dans ces régions reculées du nord. Mais ce n'est pas tout. Le Gouvernement ne se sentait pas complètement en sûreté après avoir réparti les électeurs dans les districts où il pouvait exercer son influence sur eux. Il fallait confier la direction de l'élection à ceux qui emploieraient des criminels pour perpétrer les fraudes qui ont été commises et qui ne pouvaient l'être qu'avec la connivence des fonctionnaires. Aussi, M. Haultain fut-il mis de côté. On a dit que M. Haultain, après que certains députés de la Chambre d'assemblée des territoires eurent démissionné pour briguer les suffrages à l'élection fédérale, n'était plus appuyé par la majorité de la représentation ; mais cela est complètement faux si l'on considère la députation de la province de Saskatchewan. M. Haultain était appuyé par la majorité des députés de la province lorsqu'on refusa de le nommer premier ministre de la Saskatchewan.

J'ai été bien aise aujourd'hui d'entendre le premier ministre déclarer ouvertement qu'il n'a pas inspiré M. Forget lorsque celui-ci a demandé à M. Scott de former un ministère, car je lui affirme que l'opinion s'était accréditée dans tout le Nord-Ouest que la disgrâce de M. Haultain et le choix de M. Scott étaient l'œuvre du premier ministre lui-même. De fait, il y a à peine un jour qu'on publiait, du consentement de M. Scott, une lettre que ce dernier avait adressée à l'un de ses partisans de Drinkwater afin d'établir certains faits relatifs à l'élection. Dans cette lettre datée de la Chambre des communes, le 21 juillet dernier, M. Scott disait :

> Je puis déclarer que M. Laurier a constamment été d'avis qu'il fallait nommer M. Haultain premier ministre de l'une des provinces. Dans les circonstances, si M. Haultain avait fait mine de respecter les convenances, je crois que M. Laurier aurait péremptoirement refusé de le mettre de côté. Toutefois, toute sa conduite dans cette affaire a été blâmable du commencement à la fin. Sa visite dans Oxford et London et la menace qu'il fit le soir de l'élection de créer une agitation au sujet de la question scolaire dans l'une des nouvelles provinces, s'il obtenait la direction de l'administration des affaires, ont obligé M. Laurier à changer d'opinion.

Par conséquent, je suis bien aise que le premier ministre se soit prononcé et il pourrait à bon droit demander d'être délivré de ses amis qui portent contre lui de vive voix et par écrit une telle accusation.

De plus, en ce qui concerne le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan et le mobile qui l'a porté à confier l'administration des affaires à un partisan politique, voici ce que disait M. Scott dans son discours aux électeurs de Lumsden :

> Il me semble nécessaire d'expliquer en quelques mots pourquoi M. Haultain n'est pas le premier ministre de la Saskatchewan. Un autre a été choisi par le représentant de la couronne à cause de l'attitude de M. Haultain à l'égard de la constitution de la nouvelle province. . . Si j'ai été choisi, c'est sans doute parce que le parti libéral dans la province m'avait engagé quelque temps auparavant à accepter la direction du parti. Que la couronne ait suivi les conseils des libéraux, voilà une accusation que je n'entreprendrai pas de réfuter. . . La vérité, c'est que la conduite de M. Haultain a seule empêché qu'il fût choisi.

Dans l'opinion de M. Scott, voilà la vérité, et il est sans doute sincère en faisant cette déclaration. Moi-même, je suis d'avis que le présent Gouvernement, pour assurer son sort, avait besoin de faire approuver ces lois par les provinces du Nord-Ouest et qu'il était prêt à prendre les moyens à sa portée pour obtenir ce résultat.

Cette après-midi, le premier ministre a porté contre M. Haultain une accusation concernant les lois conférant l'autonomie aux nouvelles provinces. Il a déclaré que, dans Oxford-nord et à London, M. Haultain, sans le dire, avait laissé entendre dans ses discours qu'il ferait tous ses efforts pour faire table rase de la constitution et, plus loin, il ajoutait que M. Haultain avait manifesté son intention de porter une main sacrilège sur la constitution. Or, il me semble que celui qui examinera la conduite de M. Haultain se convaincra que cette interprétation des paroles et des actes de M. Haultain est souverainement injuste. Il ne désirait pas porter une main sacrilège sur la constitution, mais s'adresser au conseil privé, en Angleterre, afin d'empêcher le premier ministre de violer, ainsi qu'il l'a fait, la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise. M. Haultain n'a pas eu de parti pris. Il s'est conduit avec impartialité pendant la lutte électorale. Il est notoire qu'il ne s'est pas prononcé sur la question scolaire, qu'il n'a pas permis qu'on la discutât avant que la déclaration de l'archevêque de Saint-Boniface n'eût soulevé intempestivement dans cette province les préjugés religieux et nationaux. On savait depuis longtemps qu'on exerçait une pression sur les membres de l'Eglise catholique afin de les engager à donner leurs suffrages aux amis des écoles confessionnelles, comme les appelait la note de l'archevêque. Mais, la lutte touchait à sa fin lorsque cette note tomba entre les mains du parti de l'autonomie provinciale, et lorsque M. Haultain fut obligé de prendre l'attitude qu'il aurait pu prendre plus tôt s'il n'avait pas été un homme d'honneur, ce qui lui aurait assuré la victoire, selon moi. Mais ce n'était pas ce qu'il fallait faire et il ne s'est prononcé en faveur des écoles nationales que lorsqu'il s'est aperçu qu'une certaine Eglise se servait de son influence pour favoriser la cause des écoles confessionnelles.

Selon moi, le Gouvernement doit prendre sa part entière de responsabilité relativement aux pratiques frauduleuses auxquelles on a eu recours dans cette partie du pays. La visite du ministre de l'Intérieur

(M. Oliver) là-bas ne pouvait manquer d'encourager les fonctionnaires de son ministère. Je ne voudrais pas croire un seul instant que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ou d'autres membres du cabinet connaissaient les détails du complot qui s'ourdissait là-bas pour remporter l'élection ; mais leur conduite a rendu ce complot possible et je maintiens qu'ils sont responsables des résultats. Dans le district de Prince-Albert, trois fonctionnaires ont avoué qu'ils n'avaient pas ouvert leurs bureaux de vote et ont été condamnés à une amende de $200 chacun. Cependant, le bruit court que, bien qu'ils n'aient pas ouvert les bureaux de vote, ils ont du moins remis les boîtes du scrutin pleines de bulletins. N'est-ce pas aussi un crime que le dépôt dans l'urne de faux bulletins ? Pourtant, le Gouvernement ne prend pas les moyens de traduire les coupables devant les tribunaux. S'il désire s'exonérer aux yeux de la population, il devrait les faire incarcérer au pénitencier pour un long terme. Néanmoins, quoi qu'il fasse, il n'en demeurera pas moins vrai que la victoire électorale dans la Saskatchewan a été remportée par des moyens injustes et que la population de cette province ne saurait être liée par le résultat de cette élection.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je ne voudrais pas retarder la Chambre mais, après des accusations précises portées par l'honorable préopinant, il ne me siérait guère, en ma qualité de ministre chargé du portefeuille de l'Intérieur, de passer ces accusations sous silence. En les réfutant, je toucherai peut-être incidemment à d'autres sujets que l'on a mêlés à cette discussion sans aucune nécessité et sans aucun motif, il me semble. Je ne saurais comprendre en quoi la question de la préférence impériale a trait au discours du trône et je me demande également s'il était nécessaire de parler dans la même circonstance de l'élection qui a eu lieu dans la Saskatchewan.

M. R. L. BORDEN : Celui qui a proposé l'adoption de l'adresse a mis ces questions sur le tapis.

M. OLIVER : Quoi qu'il en soit, le représentant de Qu'Appelle (M. Lake) ayant jugé à propos de dire que les attachés du ministère de l'Intérieur ont profité de leurs fonctions pour intimider les électeurs aux dernières élections provinciales de l'Alberta et de la Saskatchewan, voici ma réponse. Force m'est d'avouer que j'ai commis le crime de visiter ces provinces pendant les élections et j'ai entendu porter là-bas les mêmes accusations que l'honorable député a répétées dans cette enceinte. Partout où je les ai entendu porter, j'ai répondu que, si l'on me prouvait qu'un fonctionnaire relevant de mon ministère avait profité de sa situation pour intimider un électeur ou pour faire des démarches illicites auprès de quelqu'un, je m'occuperais de le faire congédier aussitôt.

M. LAKE.

J'ai demandé des preuves du haut de maintes tribunes politiques, et pas l'ombre d'une preuve ne m'a été fournie. L'honorable député dit qu'un agent des terres fédérales a fait savoir à un électeur qu'il valait mieux pour lui se montrer moins zélé, s'il désirait obtenir ses titres. Si mon honorable ami prouve cette allégation, je lui donne ma parole que cet agent sera congédié sur-le-champ. S'il ne tente pas de prouver son accusation, il devra assurément s'excuser auprès de la Chambre d'avoir lancé cette imputation. Nos adversaires se plaisent à répéter qu'il faut attribuer en grande partie le triomphe remporté par le cabinet de M. Scott au zèle déployé par les attachés du ministère de l'Intérieur. Or, il y a eu, l'automne dernier, deux élections provinciales dans l'Ouest—l'une dans l'Alberta et l'autre dans la Saskatchewan. Veulent-ils laisser entendre que la victoire que le cabinet de M. Rutherford a gagnée dans l'Alberta doit être attribuée au zèle déployé dans cette province par les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur ? Dans l'affirmative, ils reconnaîtraient que ces fonctionnaires exercent beaucoup d'influence sur l'opinion publique. S'il n'y a pas lieu de leur attribuer la victoire remportée dans l'Alberta, je prétends qu'il ne faut pas, non plus, leur attribuer celle de la Saskatchewan. Les deux provinces sont limitrophes et le même état de choses règne dans l'une et dans l'autre. L'influence des attachés du ministère de l'Intérieur est égale dans les deux et on a tort d'insinuer que ceux-ci ont remporté l'élection dans l'une et non dans l'autre.

Nos adversaires semblent se forger une notion bizarre des élections. Selon eux, une élection parfaite serait celle où leurs adversaires seraient supprimés et où ils auraient eux-mêmes le privilège exclusif de déposer des bulletins dans l'urne. A les entendre, on dirait que c'est un délit de la part d'un citoyen du Nord-Ouest de pratiquer l'électorat, d'exprimer une opinion ou même d'en posséder une. C'est même un crime pour moi, qui suis électeur au Nord-Ouest, de me rendre là-bas et de prendre part à la lutte électorale. Je ne suis pas de leur avis. Je désire déclarer qu'à mon sens il y a lieu de se demander sérieusement jusqu'à quel point un gouvernement peut, de sa propre autorité, porter atteinte au droit que possède tout citoyen d'exercer l'électorat. J'ai eu l'occasion de faire connaître mon sentiment là-desus et je me suis prononcé sur cette question au Nord-Ouest. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) m'a fait l'honneur de citer ma déclaration en partie. Je me permettrai de répéter à la Chambre les propos que j'ai tenus. J'ai déclaré que les fonctionnaires étaient des citoyens et que, par conséquent, ils étaient électeurs. J'ai ajouté qu'étant censés intelligents, ils avaient le droit de choisir celui auquel ils donneraient leurs suffrages. Et j'ai dit qu'ayant le don de la parole, ils avaient le droit d'exprimer leur opinion.

D'ailleurs, cette question de l'ingérence illégitime ne saurait être tranchée d'une manière générale ; chaque cas doit être réglé séparément. Il me semble que c'est porter injustement atteinte aux droits d'un citoyen que de dire qu'il est exposé à être chassé du service public parce qu'il est électeur, parce qu'il possède une opinion et qu'il la fait connaître. Cela est surtout vrai lorsque le gouvernement dont relèvent ces fonctionnaires n'est pas directement intéressé dans la lutte. Le gouvernement pourrait avoir un motif de se servir de son autorité d'une manière arbitraire et qui serait injustifiable dans d'autres circonstances lors d'une élection où ses destinées seraient en jeu. Mais, dire qu'il doit priver ses employés de l'exercice de leurs droits d'électeur et de citoyen chaque fois que le public est consulté relativement aux affaires provinciales, municipales, ou autres, c'est, à mon sens, soutenir une proposition illogique, fausse et absurde. Si la gauche désire prendre cette attitude, libre à elle de le faire, mais je ne partage pas son sentiment.

En ce qui concerne le scrutin de Prince-Albert, j'ai lu dans les journaux maints raisonnements tendant à prouver que le premier ministre du Canada était directement responsable de cet attentat. On raisonne ainsi : le premier ministre est responsable de l'organisation de la province qui implique la nomination d'un chef du cabinet, la tenue d'élections et le choix de présidents du scrutin par le gouvernement de la province ; donc, en dernière analyse, le premier ministre du Canada est responsable des bulletins frauduleux introduits dans l'urne dans le district de Prince-Albert.

On prétend que ceux qui ont commis cet attentat étaient des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur. D'après ce que mes recherches m'ont appris, l'un des coupables avait été à l'emploi de mon ministère à titre de garde forestier ; c'est-à-dire qu'il pouvait être appelé pendant l'été à combattre les incendies dans la forêt. Il n'était plus à l'emploi du ministère lorsque le prétendu attentat fut commis. Un autre, Sutherland, venait d'être nommé instructeur agricole des sauvages et faisait virtuellement partie du personnel. Le troisième n'était pas et n'avait jamais été, que je sache, un attaché du ministère.

Le chef de l'opposition a laissé entendre qu'il était souverainement inconvenant pour un employé de l'Etat de remplir les fonctions du secrétaire d'un bureau de vote ou de président du scrutin, lors d'une élection. Je ne suis pas de son avis. A mes yeux, celui qui consent à remplir les fonctions de président du scrutin ou de secrétaire d'un bureau de vote ne fait pas œuvre de partisan par le fait même. Chacun sait que le président de l'élection, les présidents du scrutin et les secrétaires des bureaux de vote sont censés faire preuve d'impartialité; leur serment d'office les y oblige. On doit savoir que, dans les districts éloignés, il n'est pas toujours facile de se procurer les services d'une personne capable de tenir un bureau de vote. Par conséquent, dans les circonstances, le ministère n'a rien fait d'inconvenant ou de répréhensible en permettant à un de ses fonctionnaires de remplir ces fonctions. Au demeurant, ces personnes ont tenu cette conduite. Ils étaient censés avoir ouvert le bureau de vote; ils ne l'ont pas fait. Leur faute fut découverte et ils reçurent le châtiment que la loi prescrit. Ils furent cités devant un juge de paix à la demande du candidat lésé. Celui-ci avait choisi le tribunal qui infligea le châtiment. La loi permettrait de soumettre les coupables à une peine plus sévère. Je me demande pourquoi le département de l'Intérieur ou celui des Affaires indiennes seraient responsables des actes ou des omissions du tribunal. L'honorable député m'a lancé un regard de l'autre côté de la Chambre et m'a demandé sur un ton dramatique si ces personnes étaient encore en liberté. Je le suppose. J'espère que l'honorable député n'entend pas insinuer que, non content de m'acquitter des nombreux devoirs qui m'incombent, je devrais jouer le rôle de gardien de la paix dans cet endroit reculé du district de Prince-Albert et priver de leur liberté ceux qui auraient empiété sur les droits d'autrui.

Si ces personnes sont en liberté, je suppose qu'elles ont le droit de l'être. S'il en est autrement, l'honorable député et ses amis sont libres d'invoquer la loi et de prendre des mesures pour les priver de leur liberté.

Quant à celui qui était à l'emploi du ministère, j'ai cru qu'ayant tenu une pareille conduite il n'était pas digne de conserver ses fonctions et je l'ai congédié. Selon moi, la responsabilité de mon ministère dans cette affaire s'arrêtait là.

Néanmoins, je désire relever un incident bizarre. Ainsi que je l'ai dit, trois personnes se sont dirigées vers le nord de la province en emportant ces boîtes de scrutin, et trois personnes sont revenues de là-bas, mais deux seulement furent condamnés à une amende. La troisième, si je m'en souviens bien, était coupable d'avoir proposé d'ouvrir des bureaux de vote dans cette région ; elle était censée connaître les lieux et avait déclaré qu'il y avait là-bas un grand nombre d'électeurs. Elle servit de guide à l'expédition qui se mit en route pour aller recueillir leurs suffrages. Cette personne n'était pas à l'emploi du ministère de l'Intérieur. Ne vous semble-t-il pas étrange que, de trois personnes également coupables, on en ait condamnées deux à l'amende et que la troisième soit encore en liberté et n'ait pas été poursuivie ? Cela semble-t-il juste de la part du candidat lésé et de ses amis ?

Cela ne semble-t-il pas un acte de persécution contre le fonctionnaire présumé du gouvernement, puisque celui qui n'était pas fonctionnaire peut à son gré enfreindre la

loi et qu'il ne se trouve personne pour lui demander compte de sa conduite ?

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre prétend-il qu'on n'a pas délivré un mandat d'amener contre cet homme ?

M. OLIVER : Oui, et je suis convaincu de ce que j'avance.

M. R. L. BORDEN : J'ai lu dans les journaux qu'on n'avait pas arrêté cet individu, parce qu'il était impossible de le trouver.

M. OLIVER : Dans ce cas, j'ai le regret de dire que les gazettes où mon honorable ami puise ses renseignements ne sont aucunement dignes de foi. Il s'agit dans ce cas-ci d'un vieil habitant de cette partie du pays et il n'est pas difficile de trouver cette personne. Ce citoyen s'appelle Moberly et on peut le rencontrer assez souvent dans les rues de Prince-Albert. Il déclare qu'il n'y a pour lui aucun danger d'être mis en état d'arrestation, parce qu'il a déjà accompli des actes semblables dans des circonstances antérieures, en faveur des membres de l'opposition et qu'on n'a pas osé l'arrêter. Nul dans cette région est mieux connu que M. Moberly. En effet, son nom est familier à toute la population.

M. R. L. BORDEN : Dans quelle circonstances antérieures cet homme s'est-il trouvé concerné ?

M. OLIVER : Je ne demeure pas dans cette partie du pays et je ne puis dire à mon honorable ami quelles sont ces circonstances. Je répète simplement ce qu'on m'a rapporté du langage tenu par M. Moberly, et je crois que ces renseignements sont parfaitement vrais.

M. BRODER : Depuis que le parti libéral a pris en mains l'administration de la justice, pourquoi ne s'est-il pas préoccupé d'un homme comme celui-là ?

M. OLIVER : Les personnes chargées de l'administration de la justice dans cette partie du pays répondront elles-mêmes de leurs actes. Quant à moi, je me défends personnellement et je réponds aussi au nom du département que j'administre et qu'on a accusé de certains crimes, de certaines vilenies relativement à cette question. Je ne me fais pas ici le défenseur du gouvernement provincial dans son administration de la justice. J'ignore complètement quelle est la loi qui régit des cas semblables, de même que je ne saurais dire jusqu'à quel point le statut doit s'appliquer aux individus dont il est question maintenant. J'estime, toutefois, que tout habitant de la Saskatchewan qui croit être lésé dans se droits peut s'adresser aux juges de cette province pour obtenir justice et que, par conséquent, si nos adversaires ont cru que leurs droits étaient méconnus, ils n'avaient qu'à s'adresser aux tribunaux de cette province pour y revendiquer la justice qui leur était due.

M. BARKER : Et dans tout cela, qu'a fait le gouvernement ?

M. OLIVER : J'estime que la responsabilité de cet état de choses n'incombe pas plus au gouvernement de la Saskatchewan qu'aux personnes qui se croyaient lésées. Mais il appartient aux avocats de régler ce point. Je ne fais pas partie du barreau, et il va sans dire que je ne puis donner à l'honorable député une réponse autorisée sur ce détail. Je répète, cependant, que si certains habitants du district de Prince-Albert ont cru que leurs droits étaient méconnus, il leur appartenait—et ils en avaient le privilège—de s'adresser aux tribunaux pour obtenir justice.

M. BRODER : L'acte commis par l'individu en question n'est-il pas un crime contre l'Etat plutôt que contre un simple particulier ?

M. OLIVER : J'ai déjà dit que je ne suis pas avocat et que je ne puis répondre à des questions aussi subtiles.

M. BRODER : Il suffit d'avoir du sens commun pour répondre à cette question.

M. OLIVER : Certains d'entre nous laissent à désirer sous ce rapport.

M. BORDEN : Oui, cela est évident.

M. OLIVER : Il est une autre question sur laquelle se sont appesantis nos adversaires, je veux parler du fait que le lieutenant gouverneur de la Saskatchewan n'a pas demandé à M. Haultain de former un cabinet pour l'administration de cette province. Il semblerait que le très honorable leader de cette Chambre devrait porter la responsabilité de cet acte qui crierait vengence, qui constituerait comme une injonction de la part du premier ministre. Je ne connais pas à fond l'état de choses qui existe dans la Saskatchewan, mais j'aimerais à rappeler à la Chambre que si M. Haultain pouvait prétendre avoir le droit d'être le premier ministre de l'une ou de l'autre des deux nouvelles provinces, il aurait dû jeter son dévolu sur la province de l'Alberta et non pas sur celle de la Saskatchewan. En effet, M. Haultain a toujours habité l'Alberta depuis qu'il demeure dans l'Ouest ; il a représenté une division électorale de l'Alberta depuis qu'il est entré dans la vie publique ; il me semble que s'il avait des prétentions au poste de premier ministre, c'était plutôt sur la province d'Alberta que devait se porter son ambition et que s'il a été mis de côté, cela est dû au lieutenant-gouverneur Bulyea et non pas au lieutenant-gouverneur Forget. Mais ce détail n'importe aucunement, puisque les électeurs de la province de la Saskatchewan auxquels il s'est adressé sont restés plus sourds encore à l'appel qu'il leur a adressé.

On a parlé d'élections escamotées. Je veux déclarer que M. Haultain et ses amis, grâce aux questions qu'ils ont voulu soulever dans la province de la Saskatchewan, ont pris

des moyens beaucoup plus méprisables d'escamoter une élection que les individus qui ont empli l'urne électorale dont on a parlé dans le district situé au nord de Prince-Albert. Qu'on me permette d'appeler l'attention de la Chambre sur l'attitude prise par l'honorable député qui vient de terminer son discours ; mon but est de faire voir l'attitude généralement suivie par nos adversaires et de démontrer par là l'une des raisons qui ont motivé le résultat des élections dans cette province. D'après mon honorable ami, ce serait le vote des étrangers qui aurait élu les partisans du gouvernement Scott. Eh bien, monsieur l'Orateur, je vous le demande, peut-on me dire comment on pourrait s'attendre à voir ces étrangers se prononcer autrement que contre les gens qui les vilipendent continuellement, qui clament sans cesse que ces étrangers ne doivent pas jouir de leurs droits en leur qualité d'habitants du Canada ?

L'honorable député laisse entendre que dans cette campagne électorale une question de race et de religion s'est soulevée grâce à une lettre de l'archevêque de Saint-Boniface, lettre dont la teneur avait pour but d'assurer le suffrage unanime des catholiques en faveur d'un parti. Ceux d'entre nous qui ont eu la bonne ou la mauvaise fortune d'entendre les discours prononcés au cours de la campagne électorale dans la Saskatchewan, s'accorderont à dire qu'il aurait fallu à un catholique se ravaler au-dessous de sa dignité d'homme, ou se montrer plus parfait qu'un ange pour appuyer des individus et un parti qui le vilipendaient, qui insultaient de la façon que l'on sait l'Eglise à laquelle il appartenait.

M. LAKE : J'aime à déclarer que jamais fait de ce genre ne s'est produit dans le district électoral que je représente et, pourtant, j'ai assisté et j'ai parlé à un très grand nombre d'assemblées.

M. OLIVER : Dans ce cas, il s'est dit et accompli beaucoup de choses que mon honorable ami n'a ni entendues ni vues. Mon but est de faire ressortir la conséquence nécessaire des attaques virulentes et injustifiables qu'on a faites et de l'attitude prise par nos adversaires au cours de cette campagne, à seule et unique fin de s'en faire une arme politique, alors que les circonstances ne pouvaient justifier en rien cette ligne de conduite. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a volontairement déclaré et fait inscrire aux débats qui constituent le mémorial permanent de nos délibérations, que les colons de cette partie du pays sont les victimes du terrorisme exercé par les fonctionnaires du gouvernement fédéral.

Cette accusation ne repose sur aucun fondement et j'ajouterai qu'elle n'aurait pas été portée, si celui qui l'a présenté en avait pesé le résultat infaillible au point de vue du véritable patriotisme qui aurait pu l'animer. Cette tentative de diviser la population de l'Ouest en citoyens protestants et en citoyens catholiques, en habitants de langue anglaise et en citoyens parlant une autre langue, ne pourra avoir d'autre effet que de causer du malaise dans ces provinces et dans tout le pays, et que de jeter dans le discrédit ses auteurs.

M. URIAH WILSON (Lennox-et-Addington) : Monsieur l'Orateur, je me contenterai de parler de ce qu'on désigne généralement sous le nom de la chasse au picotin. Les membres de cette Chambre qui ont eu l'occasion de discuter cette question avec moi savent parfaitement que je combattais cette mesure. Il est bien connu que depuis des années, je me suis opposé à l'augmentation du traitement des juges, de même que j'ai combattu l'augmentation de l'indemnité des députés. Quand celle-ci fut portée de $1,000 à $1,500, le premier ministre nous a déclaré que beaucoup d'années s'écouleraient avant qu'il fût question d'une nouvelle augmentation. Il va de soi que je condamne encore plus l'allocation ou la pension accordée aux anciens ministres. J'ai dû me rendre chez moi un samedi, et la mesure à laquelle je fais allusion a été soumise au vote de la Chambre le lundi suivant. Je m'étais donné le mal de me rendre au bureau de distribution et d'obtenir un exemplaire du feuilleton de la Chambre et des procès-verbeaux ; je n'y avais trouvé aucune mention de la proposition concernant l'indemnité. On me dit maintenant que l'avis nécessaire fut donné le dimanche soir et que le feuilleton du lundi matin contenait cet avis. S'il en est ainsi, il me semble que la responsabilité de cet état de choses doit incomber à un des ministres qui devrait nous donner une explication, vu que l'article 31 du règlement exige un avis de deux jours avant qu'une motion semblable soit soumise à la Chambre. J'espérais assister à la séance de la Chambre quand ces résolutions seraient présentées ; je voulais discuter cette question, sachant parfaitement alors, comme je le sais aujourd'hui, que mes électeurs, sans distinction de parti, condamnent hautement et l'augmentation du traitement des juges, et cette pension accordée aux anciens ministres, et l'augmentation de l'indemnité accordée aux membres du Parlement. Je n'ai pas entendu de plainte sérieuse au sujet de l'augmentation du traitement accordé au premier ministre et au chef de l'opposition. Si je ne me trompe, le peuple en général considère que cette augmentation est légitime, mais je désire qu'il soit bien compris que je condamne fortement le reste des résolutions présentées.

J'espère qu'avant longtemps la Chambre aura l'occasion de se prononcer sur ces trois questions, certainement au moins sur deux de ces questions. J'estime, en effet, que si le Gouvernement avait voulu traiter cette question en toute impartialité, il en aurait donné avis dans le feuilleton de la Chambre deux ou trois semaines d'avance, afin de permettre aux journaux de discuter la loi

projetée. Nous aurions pu dire alors au peuple de ce pays en nous présentant pour solliciter ses suffrages que nous voulions une augmentation de notre indemnité, des pensions aux anciens ministres et l'augmentation du traitement des juges. Je suis convaincu que celui qui se présenterait pour solliciter l'appui des électeurs de mon comté avec un pareil programme, serait certain de ne pas être élu, et à bon droit, je crois. Je représente un district rural; il nous faut travailler sans relâche pour gagner l'argent dont nous avons besoin, au moins la grande majorité d'entre nous; c'est pourquoi les électeurs comprennent qu'il s'agit dans ce cas-ci d'une augmentation par trop extravagante. Je partage cette opinion à laquelle j'ai l'intention de tenir et que je me propose de défendre. J'espère que bientôt nous aurons l'occasion de discuter à nouveau ce sujet. L'heure est très avancée ce soir, et je tenais simplement à enregistrer ma protestation contre cette mesure.

M. JOHN BARR (Dufferin) : A mon avis, il est plutôt regrettable qu'on ait l'intention de terminer cette discussion à cette heure avancée de la nuit. En effet, il est parfaitement évident qu'il y a, au moins, deux questions que certains députés voudraient discuter. D'après ce qu'on nous a dit aujourd'hui, la Chambre n'a pas un programme très chargé à remplir, et il nous faudra certainement demeurer ici un certain temps, ne serait-ce que pour gagner notre indemnité, même si l'augmentation de cette dernière était retranchée. Dans ces circonstances, il me semble que c'est mal commencer que de prolonger cette discussion aussi tard, ce soir. Il est évident qu'un grand nombre de députés, particulièrement des représentants du Nord-Ouest, désirent régler ici leurs querelles et discuter les questions qu'ils possèdent indubitablement à fond et qu'l est de leur devoir d'attaquer ici.

Il y a aussi d'autres propositions de loi que nous aurons l'occasion de discuter. Un grand nombre de députés sont ici animés du désir de faire connaître à la Chambre leur opinion sur la question du tarif, mais on va leur fermer la bouche.

La question des assurances devait aussi être discutée. Il est très opportun, dans des circonstances comme celle-ci, de connaître l'avis des députés sur des matières de ce genre, afin qu'on les étudie parfaitement et que les ministres puissent profiter des opinions exprimées par les membres de cette Chambre sur ces questions.

Il est un autre sujet bien brûlant qui se discute non seulement ici mais dans tout 'e pays, et sur lequel, je n'en doute pas, un certain nombre de députés désirent exprimer leur avis, je veux parler de l'augmentation de l'indemnité accordée aux membres de cette Chambre et de la pension servie aux anciens ministres, ou de ce qu'on pourrait appeler, en répétant ce qui se dit dans le pays, la chasse au picotin. Je n'avais pas l'intention de discuter ce point, ce soir, mais le comté de Dufferin que j'ai l'honneur de représenter ayant, dans différentes réunions, lors de diverses conventions libérales et conservatrices, condamné cette loi, je me trouve donc dans l'alternative de démissionner ou de défendre énergiquement l'attitude prise par mes électeurs. Tel est le dilemne dans lequel je suis placé. J'ai déclaré, lors d'une convention tenue peu de temps avant mon départ pour Ottawa, que je combattrais cette augmentation d'indemnité. J'ai ajouté que lorsque l'occasion s'en présenterait, je la saisirais pour demander la revision de la loi de l'an dernier ; mais, vu que l'honorable représentant d'York (M. Maclean) a déclaré qu'il demanderait la révocation de cette loi, je puis lui abandonner cette tâche. Je suis convaincu qu'en notre qualité de serviteurs du peuple, nous avons le droit de modifier notre vote, si cela est nécessaire, afin de complaire aux vues de nos électeurs, car autrement nous devrions cesser de représenter ces derniers. J'estime que tout devrait se passer ici en pleine lumière et que le "-round-robin "—que je n'ai pas signé—a été le commencement de l'agitation en faveur de l'augmentation de l'indemnité et que tout cela est de mauvaise politique. On nous a dit que des comités étaient formés pour connaître les sentiments de la population des différentes provinces, mais je ne connais rien de tout cela. Je n'ai jamais demandé sous ma signature l'augmentation en question, et si l'on m'eût demandé de signer une requête dans ce sens, j'aurais refusé. Je puis cependant admettre que j'assistais aux séances de la Chambre quand cette question fut discutée. Ce débat ne dura qu'un jour ou deux. Cette proposition fut débattue avec une hâte telle que les députés n'ont pu s'assurer s'ils agissaient selon les vues de leurs électeurs. A mon avis, l'augmentation de $1,000 n'était pas nécessaire. Nous avions été élus sachant parfaitement que l'indemnité que nous toucherions serait de $1.500.

Je crois que cette rémunération ne doit pas être considérée comme un salaire, mais plutôt comme une indemnité suffisante pour nous permettre d'acquitter les dépenses que nous faisons ici, et je suis convaincu qu'avec un peu d'économie, tous les membres de la Chambre, sans aucune exception, pourraient parfaitement se tirer d'affaires avec $1,500, la session dût-elle durer quatre, cinq et même six mois. Dans ces circonstances, je suis convaincu que l'augmentation votée aux dernières heures de la session, alors que les députés désiraient ardemment retourner dans leurs foyers et qu'ils n'avaient pas le temps d'étudier cette question comme ils l'auraient fait dans d'autres circonstances, n'a pas été ce qu'elle aurait dû être. Aussi, à chaque élection faite dans la province d'Ontario depuis cette époque, les candidats se sont-ils entendus pour déclarer que cette

mesure était monstrueuse et que s'ils étaient élus à la Chambre des communes, ils demanderaient que cette législation fût retranchée des statuts. Jusqu'à présent, nul d'entre ces députés n'a exprimé son opinion, mais on ne saurait douter qu'ils soient tous prêts à remplir les promesses qu'ils ont faites aux électeurs.

Mais si l'augmentation de l'indemnité des membres du Parlement constitue une mesure mauvaise, les pensions aux anciens ministres sont encore bien plus condamnables. J'ose dire que la grande majorité des membres de cette Chambre n'a pas compris le système de pensions accordées aux anciens ministres dans la mère patrie. Il nous faut jusqu'à un certain point suivre la législation de l'Angleterre ; certains députés ont dit ici que le système de pensions qu'on établissait au Canada était semblable à celui qui existe en Angleterre. Le temps nous manquait pour examiner cet aspect de la question et, aujourd'hui, nous constatons que ce système est complètement différent de celui établi ici. En Angleterre seuls les anciens ministres qui déclarent n'avoir pas de revenus suffisants pour vivre, reçoivent des pensions; mais ici, des jeunes gens, des hommes qui se sont enrichis aux dépens du public reçoivent des pensions, et il est extraordinaire de constater comme quelques-uns des anciens ministres ont fait une fortune dans très peu d'années et sont devenus des millionnaires et même des archi-milionnaires. Et cependant ces hommes-là retireront une pension constituant en apparence une récompense pour la façon dont ils ont acquis cette fortune et qui, à mon avis, ne saurait être trop honnête. Dans ces circonstances, je crois que cette loi est défectueuse et que, si elle était nécessaire, elle devrait, à tout événement, être basée sur la loi anglaise.

Cette période de cinq ans au cours de laquelle un homme peut être ministre, puis sortir du cabinet et retirer une pension, est certainement trop courte. Dans le cours des années, ces pensions peuvent se multiplier et représenter réunies un montant qui deviendrait un fardeau trop lourd. pour notre population. Nous avons eu des années de prospérité, il est vrai, mais nous ne pouvons mettre à la charge de nos descendants des obligations aussi onéreuses. Telles que la loi existe maintenant, un ministre de la couronne, que son administration soit utile ou non, peut dire : Laissez-moi en fonctions durant cinq années, puis je cèderai ma place à un autre. On voit donc que ces pensions peuvent s'accumuler à tel point que nous aurons par tout le Canada, une foule d'anciens ministres nous occasionnant des dépenses trop élevées pour notre pays. Voilà pourquoi je crois que nous ne saurions condamner trop fortement cette législation. Nous ne pouvons la condamner aussi hautement que l'a fait l'opinion publique. Quand cette loi a été adoptée, à la dernière session, il y avait très peu de députés présents dans cette salle. Il est évident qu'un grand nombre de représentants du peuple croyaient que la Chambre aurait terminé ses travaux le samedi ; cependant, on a fait adopter à la hâte cette mesure dans des circonstances qui n'auraient pas dû exister. Nous devrions faire disparaître cette loi de nos statuts, et si l'on constate qu'il faut nécessairement modifier notre législation, on devrait atteindre ce but après avoir étudié sérieusement cette question et après avoir consulté les contribuables sur ce point. Nous savons par notre propre expérience qu'il faut généralement des semaines et des mois pour faire adopter une loi importante et pour la rendre telle qu'elle doit être. Les journaux ont alors l'occasion de discuter la mesure soumise à la Chambre et nos électeurs ont le droit de protester, s'ils jugent à propos de le faire ; mais, dans le cas qui nous occupe, nos mandants n'ont pas eu l'avantage d'exprimer leur avis et ce projet de loi a été adopté à la hâte par la Chambre. Mes électeurs estiment que cette loi devrait être biffée de nos statuts et je dois suivre leur avis.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Je n'ai que quelques mots à dire relativement à la question que vient de discuter mon honorable ami (M. Barr). Qu'on me permette de déclarer dès maintenant qu'à mon sens la discussion sur le discours du trône ne devrait pas être prolongée, par le motif que les sujets qui y sont mentionnés seront discutés en temps opportun, au cours de la session. Je crois donc qu'il n'est pas nécessaire de consacrer le temps de la Chambre à discuter les questions qui feront l'objet de débats ultérieurs.

Lorsque j'entends des hommes qui depuis longtemps font partie de la Chambre et qui ont été députés à la législature provinciale, condamner une loi parce qu'elle n'aurait été présentée qu'aux dernière heures de la session, j'éprouve le plus profond étonnement en les entendant invoquer une excuse semblable dans cette Chambre. Tous les députés honorables qui siégeaient ici à la dernière session, savaient parfaitement que cette loi devait être présentée. et il ne saurait y avoir d'excuse pour quiconque a l'expérience de la vie parlementaire, à se lever à cette heure tardive pour essayer d'excuser l'attitude passive qu'il a alors observée. C'est là un abus qui s'est propagé ici. Si je consulte le rapport de l'auditeur général qu'est-ce que je constate chaque année, spécialement à la dernière session ? Dans différentes circonstances j'étais présent ici alors que le très honorable premier ministre et l'honorable leader de l'opposition devaient garder le silence, vu qu'il n'y avait pas le quorum voulu pour expédier la besogne de la Chambre, et si je feuillette le rapport de l'auditeur général, j'y trouve indiqué le nombre de jours où certains députés se sont absentés des séances et le montant d'indemnité retiré par ces députés. Je suis prêt à dire et à prouver que la déclaration faite par les députés en question

pour recevoir le plein montant de leur indemnité, était fausse. Quant à nous qui remplissons régulièrement nos devoirs ici, nous nous trouvons à souffrir par le fait que ces députés reçoivent plus que ce qui leur est dû, alors que les représentants du peuple qui comprennent leurs obligations ne reçoivent pas la récompense qu'ils méritent. Il est bien bon pour ces gens-là de parler comme ils l'ont fait. Ils ont accepté l'argent et ils en ont fait l'usage qu'ils ont voulu, mais ils n'ont pas le courage de se lever ici pour défendre leurs actes. Ma majorité n'est pas très considérable, il est vrai ; elle n'est que de 21 voix ; mais je suis toujours prêt, en face de mes électeurs comme devant cette Chambre à avoir le courage de mes convictions et à dire ce que je veux affirmer; je suis heureux de savoir qu'on m'a toujours considéré comme honnête sous ce rapport, et je n'ai jamais été défait parce que j'ai suivi cette ligne de conduite. J'ai constaté au cours de ma vie parlementaire que ceux qui sont éternellement indécis, qui n'ont d'opinion arrêtée sur aucune question, qui ressemblent à ces girouettes placées au-dessus des granges et qui tournent au moindre vent, sont toujours les premiers à échouer aux élections.

Soyons donc assez courageux pour assumer la responsabilité de nos propres actions, au lieu d'essayer à nous cacher derrière un autre. Je demande qu'on modifie la loi relative à l'indemnité; au cours de cette session, de façon à ce que chaque député inscrive son nom dans un registre, quand il assiste à une séance de la Chambre; c'est ainsi que nous pourrons connaître les députés qui ne remplissent pas leurs devoirs. De cette façon, je suis certain que nous pourrions expédier la besogne de la Chambre en moins de six ou sept mois. Certains députés nous arrivent après une absence de quelques jours; ils se lèvent pour discuter des questions débattues à maintes reprises antérieurement. S'ils avaient rempli leurs devoirs régulièrement, ils auraient pris part à la discussion en temps utile. Si cette question revient devant la Chambre, je me propose de faire connaître certains faits relatifs à l'indemnité, au traitement des juges et à d'autres questions. J'aurai aussi le courage de suivre l'attitude que j'ai l'intention de prendre honnêtement et ouvertement, et de ne pas me disculper en invoquant les méfaits des autres.

(La motion de M. Knowles est adoptée.)

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que l'adresse soit grossoyée et qu'elle soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par les membres de la Chambre qui font partie du conseil privé.

Cette motion est adoptée.

M. BARR.

## DEPOT DE RAPPORTS.

Le rapport de l'auditeur général pour l'exercice finissant le 30 juin 1906, déposé par sir Wilfrid Laurier.

Les tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice finissant le 30 juin 1906, déposés par l'honorable M. Paterson.

Le rapport du ministre du Commerce pour l'exercice finissant le 30 juin 1906, déposé par l'honorable M. Paterson.

Le rapport du département des Chemins de fer et des Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905, déposé par l'honorable M. Emmerson.

Le rapport des commissaires du chemin de fer national transcontinental pour l'exercice terminé le 30 juin 1905, déposé par l'honorable M. Emmerson.

## FIXATION D'UNE DATE POUR LA DISCUSSION DU BUDGET.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que mardi, aujourd'hui, la Chambre se forme en comité pour examiner la proposition de voter un subside à Sa Majesté.

Cette motion est adoptée.

## FIXATION D'UNE DATE POUR L'EXAMEN DES VOIES ET MOYENS.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que mardi, aujourd'hui, la Chambre se forme en comité pour examiner les voies et moyens de prélever un subside pour Sa Majesté.

Cette motion est adoptée.

## COMMUNICATION DE MESSAGES DU GOUVERNEUR GENERAL RELATIFS AU BUDGET.

Sir WILFRID LAURIER donne communication à la Chambre de messages de Son Excellence le Gouverneur général transmettant un état des sommes requises pour l'administration de la Puissance durant les neuf mois finissant le 31 mars 1907, et un état supplémentaire des sommes requises pour l'exercice finissant le 30 juin 1906, lesquels sont renvoyés au comité des subsides.

## LECTURE D'UN MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL NOMMANT LA COMMISSION DE REGIE INTERNE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) communique un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. L'ORATEUR donne lecture du message en ces termes :

GREY :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes une délibération approuvée

du conseil des ministres nommant l'honorable M. William-Steven Fielding, ministre des Finances, l'honorable M. Louis-Philippe Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable M. Charles-Smith Hyman, ministre des Travaux publics, et l'honorable M. Henry Emmerson, ministre des Chemins de fer et des Canaux, pour remplir, avec Monsieur l'Orateur de la Chambre des communes, les fonctions de commissaires aux fins et objet prévus au chapitre 13e des Statuts Revisés du Canada, intitulé : Acte concernant la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 12 mars 1906.

## NOMINATION DU COMITE DES DEBATS.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que le comité parlementaire nommé pour surveiller les comptes rendus officiels des débats de cette Chambre durant la présente session, ayant pouvoir de faire rapport, de temps à autre, soit composé de MM. Bergeron, Bureau, Clarke (Essex), Ethier, Gervais, Guthrie, Hughes (Victoria-et-Haliburton), Johnston (Cap-Breton), Logan, Knowles, Macpherson, McCarthy (Calgary), Roche (Marquete), Schaffner et Taylor.

Adopté.

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Les comptes publics du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1905, déposés par sir Wilfrid Laurier.

## OBSERVATIONS.—CLOTURE DE LA SEANCE.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de lever sa séance.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre va-t-il faire imprimer le rapport de la commission du chemin de fer transcontinental ?

Sir WILFRID LAURIER : L'affaire sera renvoyée au comité des impressions, suivant l'usage, et il n'y a pas de doute que ce comité fera imprimer le rapport en question.

M. R. L. BORDEN : Il est à désirer que ce rapport soit imprimé bientôt. Je voudrais aussi demander à l'honorable ministre de l'Agriculture s'il déposera sur le bureau de la Chambre la correspondance, les décrets en conseil, etc., relatifs au traité conclu avec le Japon, documents demandés à la dernière session.

L'an dernier, cette question est venue sur le tapis à quatre reprises différentes. L'honorable ministre pourra constater qu'il en est fait mention aux pages 6,654, 7,808, 7,815 du quatrième volume et à la page 8,385 du cinquième volume des Débats. A la dernière session, j'ai demandé copie des décrets en conseil mentionnés lors de la discussion, ainsi que toute correspondance échangée en cette affaire, de même que copie du nouveau traité qui, si j'ai bien compris, devait être déposé aujourd'hui, ce qui n'a pas été fait. Si mon honoraoble ami veut se rendre à ma demande à une date très rapprochée, je lui en serai très reconnaissant.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons reçu un cablogramme annonçant que le traité en question avait été signé le 31 janvier, mais nous n'avons pas reçu le traité lui-même. Demain, le ministre des Chemins de fer fera les déclarations d'usage à chaque session au sujet de l'Intercolonial.

M. W. F. MACLEAN : Le très honorable premier ministre se propose-t-il de continuer les séances du comité spécial nommé à la dernière session et chargé de s'occuper de la question des téléphones ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. Le comité n'existe plus.

(La motion est adoptée.—La séance est levée à une heure moins cinq minutes mardi matin.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 13 mars 1906.

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

## L'OBSERVATOIRE METEOROLOGIQUE.

M. A. E. KEMP : Monsieur l'Orateur, permettez-moi de demander si la nouvelle que l'observatoire de Toronto doit être déplacé est authentique.

Sir WILFRID LAURIER : Le projet est à l'étude.

## SUBSIDES—SITUATION FINANCIERE DE L'INTERCOLONIAL.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre siège en comité des subsides.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Monsieur l'Orateur, c'est mon intention, avant que vous quittiez....

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur avant que l'honorable ministre aille plus loin, je dois dire qu'il n'y a pas d'objection à ce qu'il prononce son exposé annuel à présent, quoiqu'il ne soit pas d'habitude de procéder ainsi sans avis préalable, et sans avoir donné l'opportunité d'étudier le rapport. L'honorable député de Lanark (M. Haggart), me dit qu'il a vainement essayé, ce matin, de se procurer une copie du rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux. Pour faciliter l'expédition des affaires, l'honorable ministre pourrait peut-être prononcer son discours aujourd'hui,

mais monsieur le premier ministre comprendra, ainsi le ministre des Chemins de fer et Canaux, que dans les circonstances il est impossible d'entamer la discussion ordinaire, qui réclame au moins l'étude du rapport.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, je suis forcé d'admettre que c'est en effet un événement sans précédent de se lancer ainsi à tête baissée dans la besogne dès l'ouverture de la législature. Les honorables députés de la gauche devront décider quelle ligne de conduite ils devront adopter. Il faudra bien remettre la discussion à un autre jour, s'ils ne sont pas prêts à l'aborder aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que la gauche s'objecte à ce que l'honorable ministre fasse dès maintenant ses déclarations. Je tiens tout simplement à faire remarquer au très honorable ministre qu'il ne peut pas s'attendre, dans les circonstances, à cette critique de son exposé et de son rapport qui sera faite, sans doute, à une date ultérieure.

Sir WILFRID LAURIER : Je suppose qu'elle viendra plus tard.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas si le très honorable premier ministre s'opposera à ce qu'elle soit remise pour un jour ou deux, mais au cas où il aurait des objections, j'ai cru devoir mentionner le fait. Il sera peut-être impossible de procéder immédiatement à la discussion.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

L'honorable M. EMMERSON : Monsieur l'Orateur, c'est mon intention et certainement mon désir de donner des explications aussi brèves et aussi concises que possible sur le chemin de fer Intercolonial et incidemment sur les autres branches de l'administration du ministère des Chemins de fer et Canaux. Il serait bien naturel, eu égard aux nombreuses critiques et discussions auxquelles l'Intercolonial et son administration ont donné lieu pendant les vacances, qu'on s'attendît à me voir réclamer beaucoup du temps de cette Chambre pour donner des explications. On se rappelle qu'il m'a été donné, à la dernière session, d'expliquer au meilleur de ma connaissance, les opérations du chemin de fer, pendant l'année fiscale de 1904-5, et aussi de donner des renseignements partiels sur les opérations de ce même chemin pendant l'année fiscale courante, c'est-à-dire l'année expirant le 30 juin 1905. J'ai énuméré une partie des raisons qui avaient produit un déficit dans les opérations de cette année. Je m'efforcerai avant de finir, d'entrer plus minutieusement dans les détails de ce déficit et de compléter les renseignements pour l'année entière, attendu que mes explications ont porté alors sur les transactions d'une partie de l'année seulement. On verra dans le rapport que j'ai eu l'honneur de déposer, hier soir, sur le bureau de la Chambre, qu'il y avait en Canada, à la date du 30 juin dernier, 20,601 milles de voies ferrées, soit une augmentation de 900 milles pendant l'année. Il y avait en plus, 3,632 milles de voies d'évitement. Un autre indice du développement des transports est l'existence de 793 milles de chemins de fer électriques en exploitation à cette même date. Je suppose, que j'aurai toute la liberté, et j'espère que messieurs les députés ne la trouveront pas déplacée, de m'étendre assez longuement sur le rapport en général et d'inviter la Chambre à prendre connaissance des travaux qui y sont consignés. Je consacrerai probablement tout mon discours aux affaires du chemin de fer de l'Intetrcolonial, et je craindrais d'abuser de la bonté et de l'indulgence de la Chambre si je tentais de donner rien de plus que le simple canevas d'un exposé ministériel en ce qui le concerne. Le sujet en lui-même pourrait excuser la prolixité ; je pourrais faire à la Chambre de simples déclarations, je pourrais simplement les commenter comme je pourrais aussi les amplifier. Mais je me modèrerai et je ne donnerai que les chiffres, traitant, naturellement, de l'Intercolonial au point de vue historique et faisant ressortir les perspectives de cette grande entreprise pour l'avenir. Le chemin de fer Intercolonial préoccupe beaucoup l'opinion publique et c'est de cette administration que je traiterai tout particulièrement dans le cours de l'après-midi.

L'état pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1905, se résume ainsi:

| | |
|---|---|
| Total des recettes— | |
| 1904 | $6,339,221 07 |
| 1905 | 6,783,522 83 |
| Réparties comme suit : | |
| Service des voyageurs— | |
| 1904 | $2,021,568 04 |
| 1905 | 2,105,066 72 |
| Service des malles— | |
| 1904 | $ 153,285 28 |
| 1905 | 161,620 36 |
| Service des messageries— | |
| 1904 | $ 107,268 13 |
| 1905 | 128,298 42 |
| Divers— | |
| 1904 | $ 15,987 14 |
| 1905 | 15,358 75 |
| Service des marchandises— | |
| 1904 | $4,041,112 48 |
| 1905 | 4,373,178 55 |

D'où il ressort que les recettes provenant du service des voyageurs et des marchandises en 1905 excèdent celles de 1904 de $400,000.

Passant au chapitre des dépenses, nous voyons qu'elles se soldent ainsi :

| | |
|---|---|
| Coût de l'exploitation— | |
| 1904 | $7,239,982 04 |
| 1905 | 8,508,826 75 |
| Réparties comme suit : | |
| Entretien de la voie et des ponts— | |
| 1904 | $1,486,074 60 |
| 1905 | 1,716,262 57 |

Entretien de l'outillage—
1904.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..$1,534,178 39
1905.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 1,834,572 94

Comme on peut s'en rendre compte, le coût de l'entretien et de l'outillage accuse une augmentation très sensible.

Opération des convois—
1904.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..$3,904,053 11
1905.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 4,602,492 36
Dépenses générales—
1904.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 200,920 24
1905.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 216,537 66
Dépenses des wagons-salons, wagons-dortoirs et wagons-réfectoires—
1904.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..$ 114,755 70
1905.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 138,961 22

Il est à remarquer que les dépenses, dans chacune de ces branches, accusent une augmentation qui est très prononcée dans certains cas.

On constate une augmentation de $700,000 au chapitre de l'opération des convois. Il découle malheureusement des chiffres que je viens de citer, qu'il y a une différence de $1,725,303.92 entre les recettes et le coût de l'exploitation en 1905. L'année précédente, le déficit avait été de $900,750.

La différence entre le déficit de 1905 et celui de 1904 est due aux augmentations suivantes dans le coût de l'exploitation :

Augmentation au compte de l'entretien de la voie.. .. .. .. $257,716.33

Ainsi réparties :

Gages, à compte de la main-d'œuvre.. .. .. .. .. .. .. $ 79,716 33
Traverses .. .. .. .. .. .. .. .. 30,979 48
Quais et docks .... .. .. .. .. 27,403 23
Enlèvement de la neige (main-d'œuvre exclusivement) .. .. .. .. .. .. .. 132,200 00

Il y a eu de légères réductions dans les dépenses d'entretien des ponts, ponceaux et clôtures, au total de $2,193.67.

L'entretien de l'outillage accuse une augmentation de dépenses de $296,434.73, ainsi réparties :

Réparations aux locomotives $ 84,016 36
Réparations aux wagons-voyageurs.. .. .. .. .. .. .. 32,818 79
Réparations aux wagons à marchandises.. .. .. .. .. 136,617 90
Dépense anormale due aux tempêtes de neige.. .. .. 33,981 66

Cette dépense anormale est tout simplement due à l'entretien de l'outillage pendant l'hiver de 1905. Le coût de l'exploitation du transport en 1905 accuse une augmentation énorme de $587,884, sur le chiffre de 1904.

En voici le détail :

Salaires des manœuvres des locomotives et des rotondes$ 116,067 74
Combustible pour les locomotives .. .. .. .. .. .. .. 252,991 05
Huiles et suif .. .. .. .. .. .. 11,000 00
Divers.. .. .. .. .. .. .. .. .. 601 00
Service des convois—gages.. $112,172 37
Aiguilleurs, signaleurs, gardiens—gages .. .. .. .. .. 9,097 84
Service des gares, gages .. .. 49,368 51
Service du déplacement des wagons .. .. .. .. .. .. .. 16,605 25
Indemnités aux blessés.. .. 10,000 00

Je pourrais facilement expliquer moi-même les causes qui ont déterminé cette énorme augmentation des dépenses dans les différentes branches de l'administration en 1905, mais je préfère lire un extrait du travail très soigné de M. M. J. Butler, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, sur les circonstances spéciales qui ont influencé l'opération de l'Intercolonial au cours du dernier exercice fiscal. M. Butler s'exprime ainsi :

La rigueur exceptionnelle de l'hiver a causé un énorme surcroît de dépenses immédiates pour l'enlèvement de la neige et de la glace, et, par le fait, comme le dit le gérant général, une augmentation considérable dans les dépenses d'exploitation, de même qu'une baisse considérable dans les recettes. Cette dépense est portée, par les hauts fonctionnaires du chemin de fer, à $264,716.14, soit une augmentation de plus de $134,000 sur celle des années précédentes. Ces chiffres donnent un faible aperçu même des dépenses immédiates causées par les tempêtes d'hiver, attendu qu'ils ne représentent que le coût de l'enlèvement des matériaux. Il faut ajouter la perte de revenu causée par l'enneigement complet de la voie pendant deux mois, au cours desquels, en certains endroits, la circulation a dû cesser absolument, tandis que la suppression forcée du service des passeurs, depuis la fin de janvier jusqu'au mois de mars, entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard, a causé un grand encombrement de wagons. D'après les renseignements qui m'ont été fournis, je compte que le surcroît des dépenses occasionnées directement par les rigueurs de l'hiver, a dépassé de $518,000 le chiffre normal. Ces dépenses sont réparties sur les travailleurs employés au déblaiement, la proportion des bordereaux ordinaires de paie pendant l'arrêt du trafic, entretien de l'outillage, approvisionnement de l'eau, service des trains de sauvetage, perte de temps, repas pour les voyageurs, des pelleteurs et autres, enfin l'énorme réduction dans la circulation des convois qui en est résultée. La neige ayant cessé de tomber, dans le mois de mars, les efforts qu'il fallut faire pour disposer de l'accumulation des marchandises entraîna des dépenses considérables.

M. HAGGART : Les $134,000 sont-elles comprises dans le total de $518,000 ?

M. EMMERSON : Non, les $134,000 sont comprises dans les dépenses d'exploitation. Les $518,000 sont les dépenses causées par l'enneigement. Puis le rapport de M. Butler continue ainsi :

Afin d'aider les cultivateurs de la partie est de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard qui manquaient de foin, la sécheresse ayant diminué la récolte dans l'été de 1904, l'Intercolonial, en vertu d'un décret, transporta gratuitement 36,609 tonnes de foin pour leur usage. Cette aide a été donnée sous forme d'un remboursement des frais de transport, au montant de $125,855.46.

M. HAGGART : Un décret a-t-il ce pouvoir ?

M. EMMERSON : L'honorable député n'a pas lieu d'être surpris. La même chose a été faite auparavant pour le transport de la houille. Et le rapport continue :

Ce service n'a rapporté aucun revenu et a coûté très cher, plus de trois mille wagons ayant été affectés au transport du foin. Ce qui a ajouté à la dépense, c'est que les chargements de foin sont arrivés pendant la suppression forcée de tout trafic sur terre et sur le détroit, cansant ainsi un emcombrement de wagons dans le cour du chemin de fer et en immobilisant un grand nombre d'autres pendant plusieurs mois. .J'évalue les dépenses de cette source à $140,000, ce qui ne saurait pôrter atteinte au principe de l'assistance aux populations en détresse, par le service gratuit d'un chemin de fer de l'Etat. Mais il est juste, en traitant de l'aspect financier du sujet, et tout en plaçant cette dépense au crédit de la générosité nationale, de ne pas mettre à son débit, dans le montant total des dépenses, une somme équivalente de mauvaise administration.

M. BRODER : Relativement au transport du foin, le chemin de fer a-t-il fait quelque différence entre ceux qui étaient en état de payer et ceux qui ne l'étaient pas, ou si la faveur a été accordée à tous indifféremment ?

M. EMMERSON : Cette faveur a été accordée par décret aux municipalités, loisible à elles d'acheter le foin pour le distribuer aux prix d'achat aux nécessiteux, l'Etat se chargeant de le transporter gratuitement.

Le décret ministériel dont il s'agit a été déposé sur le bureau de la Chambre à la dernière session. Il expose les termes et conditions de cette opération relative au transport du foin et ne fait que suivre un précédent établi y a quelques années, à l'occasion d'une disette de charbon dans Ontario et Québec. Un décret ministériel statuait que le charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse serait transporté par l'Intercolonial et que le prix du transport serait remboursé aux municipalités qui l'auraient fait venir.

J'aurai la franchise d'avouer que le déficit de l'an dernier est assez élevé pour stupéfier le public ; mais je n'ai aucune excuse à faire à cet égard.

Les conditions existantes et l'administration du chemin n'ont pas changé depuis un quart de siècle. Nous avons le même gérant, le même sous-ministre : le chemin est exploité virtuellement par les mêmes employés, les mêmes surintendants de districts, les mêmes expéditeurs de trains.

Tous ces fonctionnaires sont employés par l'Intercolonial depuis nombre d'années et leur administration du chemin pendant l'exercice de 1905, a donné ce résultat.

Je dois dire que ce déficit qui, je l'avoue, est très élevé, a été sévèrement commenté par les journaux du pays, non seulement dans l'extrême ouest, mais aussi dans l'ouest et l'est : personne ne déplore plus que moi, le chiffre élevé de ce déficit. Mais en justice pour cette Chambre et le pays, je crois devoir signaler les raisons et les causes qui ont amené ce résultat, et je crois être en droit de m'attendre à un traitement équitable de la part de la Chambre et de la presse, dans la discussion de cette question. Je sais que ce déficit a soulevé un cri de protestation d'un bout à l'autre du pays. Il est parti d'aussi loin que Victoria et Vancouver ; il a été repercuté par tous les échos du continent pour aller s'éteindre seulement sur les rives de l'Atlantique, où les vagues parties d'Irlande viennent se briser sur les côtes du Cap-Breton.

Permettez-moi de dire un mot de ceux qui ont proféré ce cri qui ne leur fait certainement pas honneur. Le déficit de l'exercice de 1905 a donné lieu a beaucoup de commentaires et la question a été exposé sous un faux jour dans beaucoup de journaux hostiles au gouvernement, et même dans quelques-uns qui ne lui sont pas directement opposés. La "Gazette" de Montréal, nous en fournit un échantillon :

Le déficit dans l'exploitation ne représente pas tout ce que ce chemin coûte au pays. Durant ces douze mois, ou a payé à même le trésor national, imputable sur le capital, une autre somme de $4,755,577 pour l'améliorer et le mettre en état de faire ce travail ruineux. A la fin de l'exercice, le coût total du chemin se trouvait ainsi porté à $77,491,512. Le bilan du chemin peut donc s'énoncer ainsi:

| | |
|---|---|
| Perte sur l'exploitation..... | $1,725,303 |
| Intérêt non payé sur les frais de premier établissement, environ ..... ..... | 2,250,000 |
| Pour améliorations ..... | 4,755,577 |
| Total en plus des recettes. | $8,730,880 |

L'Intercolonial est plus qu'en banqueroute. Son administration telle que nous la révèlent les comptes publics, est un crime contre la nation.

Monsieur l'Orateur, j'admets franchement que l'écart entre les recettes et les dépenses était assez considérable pour effrayer le public. Mais quand des journaux entreprennent d'exposer les faits sous un jour faux, j'ai bien le droit de demander que la question soit discutée loyalement.

Cet article de la "Gazette" a été reproduit par beaucoup d'autres journaux. On a même imprimé que le déficit réel, abstraction faite de l'intérêt sur le capital, dépassait $7,000,000, pour le dernier exercice. On arrive à ce chiffre en ajoutant $4,755,577, dépensés et imputables sur le capital.

Cela est à peine croyable de la part d'un journal de la réputation commerciale de la "Gazette", quand on se rendrait ridicule en voulant appliquer le même procédé à toute autre compagnie de chemin de fer. Calcule-t-on ainsi, par exemple, les dépenses imputables sur le capital, faites par le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Le mode de comptabilité adopté à l'Intercolonial à l'égard des dépenses imputables sur le capital et sur le revenu, est exactement celui qu'emploie le chemin de fer Canadien

du Pacifique. Comme cette assertion sera peut-être mise en doute, à en juger par les débats des années précédentes, j'ai eu la précaution de me procurer des preuves dont personne ne niera la valeur. Je vais lire à la Chambre une lettre de sir Thomas Shaughnessy, le président du chemin de fer Canadien du Pacifique, adressée à l'ancien sous-ministre des chemins de fer et j'espère qu'elle règlera une fois pour toute cette question. On a longuement discouru dans cette Chambre pour savoir quelle partie des améliorations sur le chemin de fer l'Intercolonial doit être imputée sur le capital et quelle partie, sur le revenu. Je me rappelle que l'an dernier, un directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique qui siège sur les bancs de la gauche, combattît la manière dont certaines dépenses étaient imputées sur le capital.

Cette lettre de M. Shaughnessy, ainsi qu'il appert dans l'entête, a été écrite dans les bureaux du chemin de fer Canadien du Pacifique à Montréal, à la date du 1er septembre 1905 :

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre des Chemins de fer et ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur,—Votre lettre du 26 août est parvenue à mon bureau, pendant mon absence de Montréal et cela explique le retard que j'apporte à vous répondre. Ci-dessous je vous indique la règle suivie par cette compagnie quant aux dépenses imputables sur le capital, ou sur le revenu, relativement aux différentes sortes de travaux que vous mentionnez.

1. Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la différence de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputée sur le capital. Nulle partie de la main-d'œuvre ou autres dépenses occasionnées par le changement n'est imputée sur le capital.

M. BARKER : C'est exactement ce que je vous demandais de faire.

M. EMMERSON : Et c'est exactement ce que nous avons fait sur l'Intercolonial.

2 et 3. Lorsqu'une locomotive est détruite ou mise au rancart, nous la remplaçons par une autre et le coût est imputé sur le revenu, malgré que la nouvelle locomotive puisse être beaucoup plus lourde et plus couteuse, et nous agissons de la même manière à l'égard des voitures.

C'est exactement ce que nous faisons à l'Intercolonial.

M. BARKER : L'honorable ministre ne prétend pas dire.....

M. EMMERSON: Que mon honorable ami ne s'impatiente pas. S'il veut bien rester calme un instant je vais lui lire un paragraphe qui répond exactement à l'objection qu'il a dans l'idée.

4. Quand nous remplaçons les anciennes barres d'attelage par des barres automatiques, nous imputons sur le capital le coût de la première installation, moins le prix du vieux fer.

C'est encore exactement ce qui se pratique à l'Intercolonial.

5. Le coût des freins à air qui remplacent les freins à main, est imputé sur le capital.

Ces dépenses sont traitées de la même maque à l'Intercolonial.

6. Quand une vieille gare est remplacée par une gare neuve et plus spacieuse, nous imputons généralement sur le capital la différence de prix, mais pas toujours.

7. Pour le remplacement des anciennes remises à locomotives nous suivons la même règle que pour les gares.

8. Si des ponts en bois sont remplacés par d'autres ponts en bois, le coût en est imputé sur le revenu. Si une construction en bois est remplacée par une construction permanente en fer, en maçonnerie ou en terrassement, le prix en est imputé sur le capital. Si une construction en acier est remplacée par une autre plus lourde et plus puissante, on impute sur le capital la différence dans le poids, seulement.

C'est encore exactement ce qui a lieu sur l'Intercolonial.

9 et 10. Les nouvelles voies de garage et le prolongement des voies de garage actuelles, nécessités par des besoins nouveaux sont imputés sur le capital.

11. Excepté lorsque les travaux sont faits par les équipes ordinaires de cantonniers, les améliorations aux chemins, telles qu'adoucissement des rampes et des courbes, sont sensées être imputables sur le capital.

Votre tout dévoué,
(Signé) T. G. SHAUGHNESSY,
Président.

Cette lettre, Monsieur l'Orateur, justifie pleinement le mode de comptabilité que nous avons toujours suivi sur l'Intercolonial quant aux dépenses imputables sur le capital.

M. BARKER : L'honorable ministre aurait-il des objections à lire la lettre à laquelle celle-ci est une réponse ?

M. EMMERSON : Je déclare que je ne l'ai pas ; mais c'était une simple demande à M. Shaughnessy quant à la règle adoptée par le chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet des dépenses à imputer sur le capital. Cette lettre que je viens de lire se passe de commentaires.

Elle n'a rien d'ambigu, car celle qui l'a provoquée—

M. BARKER : Pourquoi ne la lisez-vous pas ?

M. EMMERSON : Je répète que je ne l'ai pas, mais j'en explique la teneur. On s'adressait à lui, je crois, au sujet d'une dispute survenue entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc. On voulait savoir de M. Shaughnessy quelle serait la nature de son témoignage au cas où les deux compagnies ne s'entendraient pas quant aux dépenses à imputer sur le capital pour l'amélioration de l'Intercolonial sur la partie du chemin qui est devenu la possession du Grand-Tronc et quant aux droits concédés en vertu d'un arrangement conclu entre le Grand-

Tronc et le gouvernement canadien, relativement au prolongement de l'Intercolonial de Lévis à Montréal.

C'est un fait connu que le chemin de fer Canadien du Pacifique se propose dans le cours de l'année d'augmenter son capital par l'émission de $40,000,000 de nouvelles actions. Si le raisonnement dont se sert la "Gazette" de Montréal, dans l'article que j'ai cité était appliqué au chemin de fer Canadien du Pacifique, ce chemin ne paierait pas de dividende d'ici à plusieurs années.

Depuis un certain nombre de sessions on a beaucoup parlé contre certaines dépenses de l'Intercolonial qui ont été imputées sur le capital et on a prétendu à maintes reprises que le mode de comptabilité adopté était ruineux pour le pays, et en contradiction avec les méthodes adoptées par les autres compagnies de chemins de fer.

Je n'ai pas sous la main en ce moment, mais j'espère me procurer avant la fin de la session la preuve indiscutable que la pratique suivie sur l'Intercolonial est celle qui est en vigueur sur toutes les voies ferrées des Etats-Unis.

Nous avons déjà pour nous justifier le témoignage du chemin de fer Canadien du Pacifique et si la règle posée par la "Gazette" était appliquée à ce chemin, depuis le début de sa carrière et de sa prospérité, les actions du chemin de fer Canadien du Pacifique ne seraient pas aujourd'hui cotées à 170. Si ces dépenses imputées sur le capital avaient été mises au compte du revenu comme l'opposition le voudrait pour l'Intercolonial, il n'y aurait jamais eu d'excédent de recettes sur les dépenses, et il n'y aurait jamais eu de dividendes, et tout le monde admet que lorsqu'il n'y a pas de dividende, les actions ne font pas prime.

Je désire maintenant appeler l'attention de la Chambre et du pays sur ce que l'Intercolonial a coûté, et expliquer la raison pour laquelle il a été construit. Je demande à mes honorables collègues de cette Chambre de bien peser ce qui, d'après moi, démontre que l'Intercolonial a heureusement atteint le but pour lequel il a été construit.

J'espère qu'on ne m'accusera pas de m'écarter de la question si je remonte au commencement de l'entreprise. Pour moi, l'Intercolonial a pris naissance à la conférence de Charlottetown, le 8 septembre 1864. On se rappelle que depuis plusieurs mois, et même plusieurs années, de nombreuses polémiques avaient eu lieu dans toutes les autres parties du pays, concernant les destinées de ces provinces. Un fort mouvement avait pris naissance dans ce qui constitue actuellement les provinces d'Ontario et Québec ; les hommes publics de ces provinces discutaient les destinées du pays et cherchaient le moyen d'applanir les difficultés existantes. Quant aux provinces maritimes sans revenir sur les démarches qui avaient été faites antérieurement et sur la correspondance échangée, je dirai simplement que les représentants de ces provinces s'étaient réunis en convention à Charlottetown dans le but de conclure une union des provinces maritimes. Cette convention était composée de délégués de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. Pendant que la convention était en séance, elle reçut la visite de quelques citoyens du Haut-Canada et du Bas-Canada. Par un clair jour de septembre, sir John Macdonald, l'honorable George Brown et sir Georges-Etienne Cartier, acompagnés de leurs co-délégués arrivèrent dans le port de Charlottetown. C'est à cette convention que fut discutée la construction d'un chemin de fer devant relier entre elles les diverses provinces appelées à former la fédération projetée. Nous savons ce qui en est résulté. La convention ajourna pour se réunir de nouveaux à Halifax. Dans cette dernière ville, il n'y eut pas de séances régulières, mais plusieurs réunions furent tenues et des discours furent prononcés.

Pour démontrer ce que devait être l'Intercolonial et pour faire bien comprendre l'idée que s'en faisaient les pères de la Confédération, je signalerai à l'attention de la Chambre d'abord les paroles de l'honorable Georges-Etienne Cartier, devenu plus tard sir Georges Cartier. A une réunion publique, à Halifax, il disait :

> Messieurs,—J'ai à peine besoin de vous faire observer qu'au Canada nous avons les deux grands éléments de toute nationalité, la population et le territoire. Mais nous savons ce qui nous manque. Bien que puissants par le territoire et la population, il nous manque cet autre élément qui est absolument nécessaire à la formation d'une nation, c'est-à-dire, la mer. Quel est le pays au monde qui ait obtenu un dégré quelconque de grandeur sans être relié à l'élément maritime ?

Et l'honorable John A. Macdonald, devenu par la suite sir John Macdonald, prononça aussi un discours à cette grande assemblée.

Voici en quels termes il s'exprimait :

> Je n'hésite par à dire qu'au sujet de l'Intercolonial, il est bien entendu par la population du Canada qu'il ne peut être construit que comme un moyen d'union politique entre les colonies. On ne peut nier que comme entreprise commerciale, ce chemin de fer serait comparativement de peu d'avantage pour la population du Canada. Avec la voie du Saint-Laurent, en été et les ports américains en hiver, nous avons tout ce qu'il nous faut. Nous admettons cependant que la paix peut ne pas toujours durer et qu'il nous faut d'autres débouchés si nous ne voulons pas être isolés de la mer, plusieurs mois par année. Nous voulons plus de sécurité; nous voulons être certains de pouvoir compter sur un secours toujours prêt, à l'heure du danger. Au cas où l'union se ferait, ce chemin de fer devra être une entreprise nationale et le Canada contribuera volontiers sa large part pour établir ce chainon important sans lequel nulle union politique ne serait complète.

Ces remarques de sir John Macdonald font voir bien clairement la nature des dis-

cussions qui avaient eu lieu à Charlottetown entre les délégués.

Mais les représentants du Canada étaient venus dans les provinces maritimes avec des projets encore plus vastes. Les délégués des provinces maritimes discutaient la question d'une union des provinces maritimes, mais ceux du Canada visaient plus haut ; ils rêvaient d'une plus vaste union et parlaient d'un chemin de fer qui serait un lien entre les différentes provinces devant faire partie de la confédération canadienne.

Et les paroles que je viens de rapporter indiquent l'objet que l'on avait alors en vue; mais je vais en rapporter d'autres qui marquent plus nettement les détails de la discussion qui se fit au sujet des avantages qui devaient dériver de la construction de l'Intercolonial, avantages dont devait bénéficier la population des provinces d'Ontario et de Québec aussi bien que celle des Provinces maritimes. Plus tard, sir Georges-Etienne Cartier s'exprimait comme suit à une assemblée tenue à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick :

Jamais un pays de l'importance du nôtre ne jouira du degré de prospérité auquel il est susceptible de s'élever tant que les diverses parties qui le composent ne seront pas réunies par la communauté de régime dans le domaine de la politique et du commerce, tant qu'il n'y aura pas d'homogénéité dans l'administration de leurs affaires publiques et que chacune d'elles ne sera pas admise à bénéficier sur un pied d'égalité des avantages maritimes dont certaines sont si largement gratifiées. Tel est le but que l'on se propose d'atteindre au moyen de la confédération. Le Canada possède une population assez nombreuse qu'avec les années il devienne une grande nation, mais il lui manque ce que possèdent les provinces maritimes, c'est-à-dire l'accès de la mer. Dans leur état actuel, les provinces maritimes sont relativement faibles et impuissantes, et la richesse, le travail et l'industrie du Canada contribuent, dans une large mesure, à l'enrichissement de villes telles que New-York, Boston et Portland. Il devra continuer d'en être ainsi tant que l'Intercolonial, entreprise que je n'ai jamais favorisée, ne sera pas construit ; aussi les travaux de cette gigantesque entreprise seront-ils assurément commencés dès que la confédération des colonies sera chose accomplie.

Voilà, exposé en termes clairs et précis par l'homme d'Etat éminent que fut sir Georges-Etienne Cartier, le but que l'on voulait atteindre au moyen de la construction de l'Intercolonial : on désirait réunir la population des diverses provinces, établir entre celles-ci des relations plus étroites tant au point de vue social et politique qu'à celui des affaires : ce chemin de fer devait virtuellement servir au transport des produits de l'Est vers les marchés de l'Ouest, et à celui des articles manufacturés des provinces de l'Ouest aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ou de l'île du Prince-Edouard et aux bûcherons des forêts du Nouveau Brunswick.

Voici maintenant en quels termes s'exprimait l'honorable M. Geo. Brown au sujet des avantages de la confédéartion et de la construction de l'Intercolonial :

Mais le plus précieux de tous les avantages, c'est que l'union des différentes provinces supprimerait les barrières qui entravent notre commerce et ouvrirait immédiatement à notre pays le marché d'une population de quatre millions d'habitants. Vous, habitants de l'est, vous nous vendriez votre poisson, votre charbon et les produits qui vous viennent des Antilles, tandis qu'en échange nous vous fournirions la farine, le grain et les viandes que vous achetez actuellement à Boston et à New-York. De nouveaux débouchés s'ouvriraient pour nos marchands et nos manufacturiers.

Et l'orateur continue sur ce ton à parler des avantages qui doivent nécessairement découler de la construction de ce chemin de fer et de l'union des provinces que séparent de si grandes distances.

Voici en quels termes il est rendu compte d'un discours prononcé par l'honorable M. A.-T. Galt, alors ministre des Finances :

En réponse à l'objection que le Canada recherchait l'union dans le but de se débarrasser de son fardeau, l'orateur parla de l'Intercolonial, fit ressortir les avantages que ce chemin de fer conférerait aux provinces maritimes tout en laissant peser sur le Canada la plus forte partie des dépenses résultant de l'union projetée, ce qui constitue un arrangement tout à fait différent de celui que l'on avait proposé à l'époque où les provinces étaient encore séparées.

Si j'ai fait ces citations, ce n'est pas du tout dans le but de chercher à atténuer de quelque façon le découvert qui s'accuse dans les comptes de l'Intercolonial pour le dernier exercice, non plus que dans celui de justifier les déficits que l'on constate dans l'exploitation de ce chemin de fer depuis l'époque où il fut construit; mais je tiens à ce que la Chambre et le pays ne perdent pas de vue l'objet, le but principal de la construction de l'Intercolonial. Le public est certainement au fait du succès ou de l'échec de cette entreprise, mais il n'en a pas toujours eu l'objet présent à l'esprit. Les dépenses de l'Intercolonial n'ont jamais cessé d'être un sujet de discussion; on a toujours vertement, très vertement critiqué les déficits de ce chemin de fer, mais, comme le faisait observer quelqu'un à une réunion tenue assez récemment dans la province d'Ontario, l'exploitation de l'Intercolonial a toujours accusé des excédents. Or, ces surplus, au lieu de se présenter sous forme de dividendes répartis entre les actionnaires, comme on fait à la compagnie du Pacifique-Canadien ou à celle du Grand-Tronc, sont restés dans le gousset des gens pour l'excellente raison que par cette ligne le transport des marchandises entre l'est et l'ouest s'effectue à un prix minime.

On sait qu'en construisant l'Intercolonial les auteurs de la confédération projetaient de réunir entre eux ces différents groupes de population, d'acheminer vers l'ouest le trafic que les provinces maritimes fournissaient aux états de la Nouvelle-Angleterre

et d'assurer des communications entre l'Ontario et la Nouvelle-Ecosse. Les trois quarts du trafic—du moins du trafic d'entier parcours—proviennent de l'Ouest, et l'autre quart est fourni par l'Est. Cela veut dire que si les tarifs réduits du transport doivent rapporter quelque avantage, que si nous devons favoriser le commerce, lui assurer des débouchés, et qu'il importe d'aider les fabricants des provinces d'Ontario et de Québec de préférence à ceux de la Nouvelle-Angleterre, nous ne pourrons atteindre ce but qu'en établissant des tarifs susceptibles de rendre possible l'échange de trafic et puisque les trois quarts du trafic proviennent de l'Ouest, il est évident que les fabricants des provinces d'Ontario et de Québec doivent bénéficier des avantages jusqu'à concurrence des trois quarts. Autrement, comment les fabricants d'Ontario et de Québec auraient-ils jamais réussi à s'assurer les marchés de la NouvelleEcosse ? Ils n'y seraient jamais parvenus sans l'établissement de tarifs excessivements réduits.

Les résultats ne tardèrent pas à se faire sentir : l'acheminement du trafic fut changé et l'on s'en est bien trouvé. On s'est conformé au vœu de ceux qui avaient conçu le projet, les tarifs des marchandises et des voyageurs de l'Intercolonial furent fixés à des chiffres excessivement bas, la population, tant de l'Est que de l'Ouest, a bénéficié de cet avantage, la prospérité a régné dans le pays, et nous nous connaissons d'autant mieux aujourd'hui que nous nous connaissions peu avant cette époque-là.

Notez que toutes ces choses se rattachent au sujet du présent débat, car j'entends démontrer à la lumière des faits que si nous avions toujours fait prévaloir sur l'Intercolonial, en matière de transport des marchandises, des tarifs semblables à ceux du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, jamais le moindre déficit ne se fût accusé dans l'exploitation de ce chemin de fer. Il s'agit ici d'une simple question de tarifs de marchandises et de voyageurs. Je continue de supposer que le trafic aurait suivi le même acheminement sans l'établissement de ces tarifs excessivement bas. Dans ce cas, on aurait eu tort de ne pas mettre les tarifs aux mêmes chiffres que ceux des autres chemins de fer du Canada ; dans le cas contraire, les résultats obtenus justifient l'abaissement des tarifs.

Quel est le prix de revient de l'Intercolonial ? Voilà une question qui, à n'en pas douter, doit intéresser tout le monde. On conviendra que cette dépense fut faite dans l'intérêt du commerce et du transport. C'est dans ce but que le chemin de fer fut construit, et il n'y a rien d'extraordinaire à prétendre que le Parlement est tenu de faire certaines dépenses dans ce but. Il en a toujours fait depuis qu'il existe. Tout en appelant l'attention sur le coût de l'Intercolonial, je mettrai sous vos yeux le chiffre des dépenses que le Canada s'est imposées depuis la confédération pour favoriser d'autres moyens de venir en aide au commerce et au transport.

Nous avons des canaux qui sont des causes connues de déficits. Il existe au Canada d'autres chemins de fer que nous avons subventionnés et que nous subventionnons encore, et l'on sait que dans l'intérêt du commerce et du transport les obligations de ces chemins de fer furent garantis par l'Etat. Chacun sait que le Gouvernement a virtuellement construit le Pacifique-Canadien et qu'il a avancé au Grand-Tronc des sommes considérables d'argent actuellement portées à notre actif dans les livres du ministère des Finances, des sommes qui se chiffrent à plusieurs millions de dollars déboursés par l'Etat. Je n'entends personne se plaindre de cela. Sous forme de subventions aux paquebots, nous avons dépensé chaque année des sommes considérables dans le but d'accroître le volume de nos exportations. De même, aussi, dans le but de développer le trafic intérieur, le commerce interprovincial et le commerce provincial, nous avons subventionné la navigation intérieure et le cabotage.

M. HAGGART : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de dire combien il a été payé au Grand-Tronc depuis la confédération?

M. EMMERSON : Je regrette de ne pouvoir aller au devant de chacune des questions que mon honorable ami a à faire ; mais s'il veut bien patienter un moment, je répondrai à celle qu'il vient de formuler.

M. HAGGART : Le ministre a dit que le Grand-Tronc a reçu une certaine somme d'argent depuis la confédération. C'est le chiffre de cette somme que je voudrais connaître.

M. EMMERSON : Je n'ai pas dit depuis la confédération ; si c'est cela que mon honorable ami a compris, je tiens à le tirer d'erreur. La pensée ne m'est pas venue de faire une telle assertion. Il s'agit ici d'une somme payée par l'Etat et dont il est tenu compte dans le relevé de la situation financière du pays, d'une somme qui fut versée au Grand-Tronc antérieurement à la confédération. Ce détail, mon honorable ami le connaît fort bien, et il ne suffit pas d'ergoter pour changer quoi que ce soit à l'état réel des dépenses.

Dans l'intérêt du commerce et du transport, nous avons consacré des sommes importantes aux ports de Montréal et de Québec, et fait nombre d'autres dépenses. Si j'appelle l'attention de la Chambre sur cet état de choses, ce n'est pas que, à mes yeux, il y ait lieu de le critiquer ; je crois plutôt qu'il est très justifiable. Mais, de grâce, que l'on s'abstienne de trier dans cette masse de dépenses celles qui se rattachent à l'Intercolonial pour les exposer à la censure du public, aux critiques les plus violentes, et rester ensuite bouche close en pré-

sence des sommes formidables que nous avons payées par le passé et que nous versons encore chaque année dans le but de favoriser le commerce et de développer les moyens de transport du Canada.

Les dépenses de l'Intercolonial imputées —non pas imputables mais imputées sur le compte du capital, et cela d'après les systèmes en vigueur—imputables à bon droit sur le compte du capital s'élèvent à $77,473,557. On a aussi imputé sur le fonds consolidé comme étant la différence entre les déficits et les excédents, $7,888,517, ce qui fait que l'Intercolonial a coûté au Canada comme grand total la somme de $85,362,074 depuis 1867. C'est une somme considérable, c'est beaucoup pour le Canada, et on a droit de savoir si le pays a reçu l'équivalent de cette somme en avantages. Je prétends qu'il l'a reçu.

Les déficits nets du chemin depuis que le pays l'exploite s'élèvent à $7,888,517. Quelques-uns diront : c'est une très forte somme. Mais on peut ajouter, si l'on veut, le coût du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard qui, ainsi que vous le savez, monsieur l'Orateur, fait partie du réseau des chemins de l'Etat. Le coût de ce chemin porté au de l'Etat. Le coût de ce chemin porté au compte du capital du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard est de $6,719,529. On a porté au fonds consolidé dans ce laps de temps $7,272,337, ce qui fait un grand total de $13,991,866. Mais de cette somme il faut déduire comme revenu $4,830,599, ce qui montre que le chemin de l'île du Prince-Edouard a coûté jusqu'à date $9,161,265. Si l'on additionne ces deux sommes et qu'on les considère comme représentant ce qui a été dépensé pour le chemin de fer Intercolonial nous arrivons en chiffres ronds à un total de quatre-vingt-quatorze millions et demi de dollars. Je pourrais donner les chiffres exacts, mais je suis assez près de la vérité en fixant la somme à quatre-vingt-quatorze millions et demi. C'est un peu moins que cela. Ainsi que je l'ai déjà dit nous avons dépensé de l'argent pour d'autres objets, et d'abord permettez-moi d'appeler votre attention sur les canaux du Canada. Ces canaux sont, comme je l'ai déjà fait remarquer, des sources continuelles de déficit. Autrefois nous imposions des droits de péage. Ces droits donnaient un revenu considérable à ce que l'on m'a dit, mais il n'importe pas de savoir s'il y avait un bénéfice ou s'il n'y en avait pas. En ces dernières années, dans l'intérêt du commerce et des transports, le Gouvernement, avec l'approbation du Parlement, a aboli les péages sur les canaux et on a imputé sur le compte du capital des canaux du Canada la somme de $89,294,758. Outre cela on a porté au fonds consolidé du Canada la somme de $8,936,985, ce qui fait un grand total de $98,231,743, soit environ cinq millions de plus que la somme que l'on a dépensée pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Or, monsieur l'Orateur, nous n'entendons pas de plainte au sujet des canaux. Dans les Provinces maritimes personne ne murmure contre cette dépense, bien que les marchandises qui y passent ne se rendent pas aux ports de l'Atlantique ; mais on crie beaucoup contre les dépenses de l'Intercolonial. A chaque session les déficits de cette source font le sujet d'une longue discussion. Même si ce déficit ne s'élevait qu'à $100,000 ou $150,000 on en parle en termes retentissants, et lorsqu'ils s'élèvent à un million sept cent vingt-cinq mille piastres, les clameurs sont si fortes qu'elles nous rendent sourds. Et cependant le déficit annuel de l'exploitation des canaux est de $1,174,000.

Entendons-nous des plaintes à ce sujet ? Pour quels autres objets avons-nous dépensé l'argent ? Nous avons payé en subventions diverses à des chemins de fer la somme de $32,617,560 ; au chemin de fer du Pacifique nous avons payé $62,585,319 ; nous avons avancé au Grand-Tronc, et c'est une dette qui est inscrite dans les comptes publics, la somme de $25,607,393, soit un total de $121,010,272 à tous ces chemins de fer. Dans ces chiffres n'est pas comprise la valeur des terres accordées aux chemins de fer, valeur qui est énorme de l'aveu de tous. Nous avons donné 56,000,000 d'acres de terre pour aider à la construction des chemins de fer. Il est facile alors de computer ce que nous avons donné de cette source en multipliant le chiffre de $56,000,000 par celui que l'on voudra. Si nous évaluons ces terres à une piastre de l'acre cela fait $56,000,000 ; si c'est deux piastres, cela fait le double ; si c'est trois piastres cela fait trois fois cette somme, et ainsi de suite, On sait qu'aujourd'hui il y a de ces terres qui ont été données aux chemins de fer, qui se vendent de sept à dix piastres de l'acre. Faisons l'addition de tout cela et l'on verra quelles sommes énormes le Canada a dépensées pour promouvoir et activer le commerce et les transports. Le gouvernement fédéral a aussi garanti les obligations du pont et de la compagnie du chemin de fer de Québec jusqu'à concurrence de la somme de $6,678,200, ainsi que le paiement des intérêts sur cette somme pendant cinquante ans au taux de trois par cent par année. Cela est certainement dans les intérêts du commerce et des transports. C'était une chose nécessaire et je ne m'en plains pas. Il est vrai que souvent l'on critique ces dépenses ou garanties, mais ces critiques sont plutôt faites au point de vue politique qu'au point de vue des affaires, car la population du pays reconnaît qu'étant répandue comme elle est sur une grande étendue de territoire il est nécessaire d'aider à la construction des chemins de fer, aux compagnies de transport et à l'avancement des intérêts commerciaux du pays.

Cette aide est nécessaire car les particuliers ne sont pas disposés à engager leurs capitaux dans ces entreprises, et conséquemment

cela devient une nécessité publique dans notre désir de faire le Canada aussi grand que nous désirons le voir. Le gouvernement a garanti les obligations du chemin de fer Canadian-Northern jusqu'à concurrence de la somme de £1,823,987 et l'intérêt de trois pour cent par année pendant cinquante ans. La garantie que nous accordons à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique égale 75 pour 100 du coût de la construction de la division ouest du Transcontinental national, elle ne doit pas excéder la somme de $13,000 par mille dans la section des prairies. Depuis plusieurs années le gouvernement fédéral accorde des subventions aux lignes de navigation. L'année dernière nous avons payé aux steamers qui font le service entre les ports du Canada et les ports étrangers la somme de $795,000, et aux bateaux navigant entre les ports canadiens $113,000. La somme totale des subventions payées à ces deux classes de navires s'élève à $10,539,102. Qui oserait dire qu'il n'était pas sage de faire ces dépenses et qui osera les critiquer? Nous n'entendons pas de murmures à ce sujet, mais il faut ajouter cette somme au grand total des dépenses faites pour l'Intercolonial, le chemin de fer du Pacifique, le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, le Canadian-Northern, et tous les autres chemins de fer, petits et grands, auxquels le Parlement a voté des octrois. Notre sollicitude s'est étendue aussi au développement du commerce et des transports en accordant de l'aide à la création de havres et de voies de navigation. Dans le port de Montréal seulement nous avons dépensé $5,186,830 ; à Québec $3,235,697 ; dans le chenal du Saint-Laurent, $3,641,064, soit un total de $12,663,895. Toutes ces sommes dépensées pour aider au commerce et aux voies de transports du Canada forment un chiffre considérable.

C'est une question très pertinente que de demander pourquoi l'Intercolonial n'est pas un réseau de rapport. Il donne des déficits tous les ans ; quelquefois des déficits énormes. Il doit certainement y avoir une cause à cela. Quelques journaux en ont donné une cause, et ont proposé des remèdes. Quelques-uns ont dit que c'était la faute des influences politiques. D'autres ont dit que cela dépendait d'une mauvaise administration. Partout on cherche des raisons pour expliquer comment il se fait que l'Intercolonial n'est pas un réseau de rapport. Je crois que je puis indiquer brièvement trois causes principales pour cela. Premièrement, le parcours de l'Intercolonial est long ; je ne fatiguerai pas la Chambre en répétant ici la discussion qui a eu lieu lorsqu'on a fait le tracé de ce chemin. Je ne donnerai pas les raisons qui ont été apportées en faveur de sa location le long du Saint-Laurent. Qu'il me suffise de dire que ces raisons n'étaient pas d'ordre commercial.

C'était des raisons d'un ordre politique, impérial et militaire. Les pères de la confédération l'ont admis a cette époque et personne ne les a contredits depuis. Une autre raison est la concurrence que la navigation fait à ce chemin. Cette concurrence s'exerce sur les côtes du Maine, le long des rives de la baie de Fundy et sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. Le fleuve Saint-Laurent et le golfe jusqu'au détroit du Northumberland, font aussi concurrence au réseau. A chaque endroit que touche l'Intercolonial touche aussi une ligne de navigation. Mais à part cela il y a une troisième raison celle de la modicité des prix, modicité qui est sans doute amenée dans une grande mesure par une au moins des deux raisons précédentes.

Je ne crois pas que je doive dans le moment parler des raisons qui ont été alléguées par d'autres ni que je doive m'écarter du plan que je me suis tracé pour les réfuter. Il est peut-être mieux que je ne le fasse pas. J'aurai occasion plus tard d'appeler l'attention de la Chambre sur les raisons qui ont été apportées dans les journaux du pays et par les orateurs publics. Je veux me borner pour le moment à discuter les trois raisons que j'ai assignées. La première est le long parcours de l'Intercolonial. Il ne m'est pas nécessaire de m'étendre longuement sur ce sujet, mais comme cet état de choses amène des résultats extraordinaires je crois devoir en parler, mais brièvement. Qu'il me suffise de vous dire que dans l'intérêt du développement des mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse et de l'industrie de l'acier dans cette province, il a fallu fixer les tarifs de transport extraordinairement bas entre Sydney et autres points jusqu'à Montréal. Tout le monde sait qu'il y a communication directe par eau entre Sydney et Montréal pendant six mois de l'année, et il ne faut pas oublier que l'Intercolonial va jusqu'à Sydney. Il est vrai que nous pourrions refuser ce trafic en été, ou plutôt nous pourrions refuser d'établir des tarifs exceptionnellement bas ; mais si nous agissions ainsi nous ferions circuler nos wagons à l'état vide pendant l'été, et nous ne les ferions peut-être pas circuler du tout. Naturellement pendant l'hiver l'industrie du charbon et de l'acier est à notre merci en ce qui concerne les taux de transports, mais on a cru sage dans le passé, et je n'ai pas voulu changer le système, d'accorder des faveurs spéciales afin d'obtenir aussi ce trafic en été. C'est probablement le prix de transport le plus bas qu'il y ait au monde. Il n'est que de 22 cents la tonne par mille. Tous les spécialistes en chemins de fer appuieront ce que je dis. Il n'y a certainement pas de taux aussi bas sur ce continent. Puis il y a un autre côté à la question, c'est que nous avons à transporter aussi les marchandises qui vont à l'est, les produits de l'Ouest et de l'Ontario qui, en grande quantité, se vendent sur les marchés maritimes. Nous avons à lutter contre la concurrence que nous fait pendant l'été la navigation depuis Montréal jusque chez nous.

Durant l'hiver nous avons à lutter contre la concurrence des ports des Etats-Unis et des compagnies de transports maritimes ayant Boston et Portland pour têtes de lignes. La députation, la presse canadienne et toute la population du pays paraissent très désireuses que nous stimulions et augmentions notre commerce avec les Antilles et Terre-Neuve, et voudraient voir, autant que possible, ce commerce passer par les ports canadiens. On ne veut pas que ce commerce soit détourné vers les ports des Etats-Unis. Or, afin de nous assurer ce trafic à destination de la Jamaïque et des Antilles, ainsi que de Terre-Neuve le chemin de fer intercolonial a dû établir un tarif exceptionnellement favorable sur la farine d'exportation. Ces prix réduits sont accordés en vue d'assurer ces débouchés aux produits canadiens. Un taux très réduit d'un quart de cent par tonne par mille est accordé pour les chargements de wagons au complet, et l'effet est de réserver aux meuniers de l'Ontario le marché des provinces maritimes. Cette mesure, monsieur l'Orateur, n'est-elle pas de nature à favoriser les échanges et les transports d'une province à l'autre et à développer nos ports de mer canadiens? Une telle opération n'est peut-être pas très profitable, mais elle est propre à stimuler grandement le sentiment national. Nous nous rendons compte que c'est en dépit des conditions géographiques que nous pouvons espérer développer ce commerce, et c'est le chemin de fer intercolonial, chemin de fer de l'Etat et bonne bête de somme, que nous chargeons de cette besogne ingrate.

Dans le passé d'honorables députés se sont plaints des déficits. Ces déficits ne se sont pas produits seulement depuis l'avènement des libéraux au pouvoir. Il est vrai qu'à l'époque où le parti conservateur était au pouvoir, chaque fois qu'il s'agissait d'une œuvre d'importance nationale requérant l'assistance d'un chemin de fer, c'était à l'Intercolonial que l'on s'adressait. Mais lui en a-t-on jamais donné quelque crédit? Jamais la dépense n'était portée au compte des frais d'exploitation. Elle se trouve comprise dans ses déficits formant la somme de près de $8,000,000 qui se sont accumulés d'année en année contre le chemin de fer Intercolonial. Et c'est là une des raisons pour lesquelles on condamne ce chemin de fer de l'Etat.

J'ai déjà fait observer précédemment que le transport gratuit du foin, dans le cours de l'année dernière, et le transport gratuit de la houille, dans les années précédentes, avaient imposé de très fortes dépenses à notre chemin de fer. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard, et ma prétention n'est pas que l'Intercolonial était tenu de supporter ces frais. Si cette dépense était légitime, c'était au gouvernement canadien de la solder. Dans quel but l'a-on fait ? Dans le but d'empêcher l'industrie laitière et les intérêts agricoles de ces provinces de l'est du Canada de s'en aller en ruine. Il y avait là une vaste région virtuellement dépouillée de toute trace de végétation. L'est de la Nouvelle-Ecosse n'avait produit aucun fourrage. Il ne s'y trouvait rien pour nourrir les bestiaux, et les habitants s'étaient mis à abattre leurs vaches laitières, à se débarrasser de leurs bestiaux, dont le nombre s'était augmenté par suite des efforts mêmes qu'avait faits le gouvernement canadien pour le développement de l'Agriculture. Aurait-il été sage de laisser ces cultivateurs abattre leurs bestiaux? Il est vrai que dans la suite, il aurait été possible de reconstituer ces troupeaux; mais, dans l'intervalle, que serait-il advenu de l'industrie laitière du pays? Cette industrie vaut-elle la peine qu'on s'en occupe? Il n'est pas, je pense, un seul honorable député qui n'en reconnaisse l'importance; il n'est pas un seul parlement qui ne s'en soit rendu compte, et qui n'ait voté d'année en année, de session en session des crédits pour son développement. L'Intercolonial, la bête de somme de tout le monde, s'est donc chargé de ce fardeau, et les pertes subies de ce chef figurent dans le déficit total.

J'ai fait allusion à la longueur du parcours, à la concurrence des transports par eau et à la modicité des tarifs. Qu'on me permette d'insister là-dessus et de bien mettre en lumière la modicité de ces tarifs de transport. L'Intercolonial établit son tarif d'après celui du chemin de fer Pacifique-Canadien aboutissant à Saint-Jean; c'est-à-dire que, bien que notre parcours soit de quelques centaines de milles plus long, bien que les roues de nos wagons doivent faire, pour atteindre le même point, un bien plus grand nombre de révolutions, nous ne pouvons exiger davantage pour le transport de plein parcours que n'en demande le Pacifique-Canadien avec sa ligne directe.

Que la Chambre me permette de lui rappeler brièvement les circonstances qui ont amené cette état de choses. Vous avez commencé par construire l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup ; puis vous l'avez prolongé jusqu'à Levis ; vous avez construit subséquemment ce qu'on appelle l'embranchement de Saint-Charles, au prix de centaines de mille dollars. Plus tard vous avez rattaché le réseau à Montréal, en faisant l'acquisition de ce qu'on appelle le chemin du comté de Drummond. Mais pendant ce temps que faisiez-vous ailleurs? En vue d'établir une ligne directe entre Sherbrooke et la ville de Saint-Jean, à travers l'état du Maine, vous accordiez de fortes subventions au Pacifique-Canadien pour la construction de cette ligne, et cela en outre des fonds que vous accordiez à cette compagnie sur d'autres points. C'est ainsi que, depuis vingt ans, vous avez déboursé $186,000 par année en vue d'aider cette compagnie à concurrencer l'Intercolonial. Je ne m'en plains pas ; mais il faut reconnaître que cette politique a eu pour résultat de forcer l'Intercolonial à accepter un prix modi-

que pour le transport des marchandises et des voyageurs sur son parcours. Certes, la fin que l'on se proposait était excellente ; il s'agissait de développer l'écoulement des produits canadiens par voie de nos ports. Il est vrai que le parcours de cette ligne n'était pas tout entier en territoire canadien, mais du moins aboutissait-elle à des ports canadiens. Je ne saurais dire au juste durant combien d'années vous avez payé ces subventions en vue de développer le port de Saint-Jean. En vertu de la loi fédérale qui autorise cette dépense, elle devait se continuer pendant vingt ans, et ce terme n'est pas encore expiré. Mais par suite de la concurrence de ce chemin de fer, l'Intercolonial ne peut exiger, pour le transport des marchandises le long de sa ligne, plus que n'en demande le Pacifique-Canadien sur sa ligne courte. La distance la plus longue sur laquelle nous ayons à exécuter les transports est d'à peu près 800 milles. Mais il n'y a pas plus de 400 milles de ce parcours qui fournissent un trafic suffisamment considérable pour nous laisser un bénéfice. Le même état de choses existe pour tous les chemins de fer ; l'Intercolonial n'est pas une exception à cet égard. Or, en prenant pour base de calcul ce parcours de 400 milles, nos recettes à provenance du trafic-marchandises s'élèvent à 63 pour 100 à peu près de celles des autres chemins de fer canadiens. C'est-à-dire que tandis que les autres chemins de fer perçoivent un dollar pour un transport sur une distance de 400 milles, nous ne recevons que 63 cents. Sur les transports de long parcours, notre tarif, en moyenne, s'élève à un peu moins de 50 pour 100 des leurs. C'est-à-dire que pour chaque dollar que retirent les autres chemins de fer, l'Intercolonial reçoit dans un cas 63 cents et dans l'autre 50 cents. Est-il surprenant qu'il se produise des déficits dans l'administration de l'Intercolonial ?

M. HAGGART : Oh, oh !

M. EMMERSON: Mon honorable ami (M. Haggart), le reconnaît comme nous ; il reconnaît que ce résultat est inévitable. Il a contribué pour sa part à déterminer cet état de choses, et durant son passage au ministère des Chemins de fer, il n'a certainement rien fait pour le modifier.

Maintenant, voyons ce qui en est des tarifs pour le trafic-voyageurs. Si l'on fait la comparaison entre les taux de l'Intercolonial et ceux du Grand-Tronc dans la région à l'ouest de Toronto et les embranchements au nord de la ligne principale, où le prix est de 3 cents par mille sur un parcours de 400 milles, on constatera que pour un égal parcours nous n'exigeons qu'à peu près les deux tiers de ce que cette compagnie demande pour un billet de première. Nous émettons des billets de deuxième dans certains cas où elle n'en émet pas et notre tarif pour le billet d'aller et retour n'est à peu près que 60 pour 100 du sien. Si nous faisons la comparaison entre le trafic-voyageurs de l'Intercolonial et le trafic-voyageurs du Grand-Tronc sur un parcours de 200 milles, c'est-à-dire de Montréal à Berlin (New-Hampshire) où un tarif de 3 cents et un tiers est en vigueur, nous constatons que pour les billets de première le tarif de l'Intercolonial n'est que de 76 pour 100 de celui du Grand-Tronc ; et pour les billets de deuxième il n'est à peu près que de 50 pour 100 du sien, tandis que pour les billets d'aller et retour, il est de 58 pour 100. Pour un parcours de 108 milles du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Montréal à Kemptville, pour lequel les billets de première sont émis au prix de 3 cents et un tiers du mille, et les billets de seconde au prix de 2 cents et demi, nous exigeons $3 pour la première tandis qu'il demande, $3.50 ; et $2 pour la seconde, tandis qu'il demande $2.50 ; enfin pour le billet d'aller et retour, $4.50, tandis qu'il demande $5.85.

Il est clair que si le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc étaient forcés de réduire leur tarif-voyageurs et leur tarif-marchandises au taux de ceux de l'Intercolonial, ces compagnies ne tarderaient pas à faire faillite, et sous peu leurs déficits ne seraient pas moins élevés que ceux de l'Intercolonial. Je pense, monsieur l'Orateur, avoir bien fait comprendre pourquoi l'Intercolonial, bien qu'il ne soit pas dans la même catégorie que les canaux, rivalise avec eux dans le chiffre de ses déficits. Jetons, maintenant, un coup d'œil sur les chiffres de l'année courante. J'ai le plaisir d'annoncer que, par suite de conditions plus favorables et des réformes effectuées dans la gestion de l'Intercolonial, nous sommes en mesure de présenter pour les premiers six mois de l'exercice financier clos le 31 décembre dernier, un état de compte des plus encourageants. Voici les chiffres :

| | |
|---|---|
| Frais d'exploitation pour 1905 | $4,104,018 |
| Frais d'exploitation pour 1906. | 3,925,219 |
| Recettes pour 1905.. .. .. .. .. | 3,621,263 |
| Recettes pour 1906.. .. .. .. .. | 3,853,960 |

On voit donc que durant les premiers six mois de l'exercice financier clos le 30 juin 1905, notre déficit a été de $482,755, tandis que pour les six mois de 1906, c'est-à-dire, pour la période du 1er juillet dernier au 1er janvier 1906, notre déficit a été de $71,259.

M. BARKER : La différence provient-elle de ce que la neige a été moins abondante?

M. EMMERSON : Il n'est pas tombé de neige l'hiver dernier avant le 1er janvier. Nos embarras par suite de la neige, l'année dernière, jusqu'en février et mars, et jusqu'au 1er janvier 1906, ont été exactement les mêmes qu'en 1904, c'est-à-dire jusqu'au 1er janvier 1905. Or, durant cette période il s'est produit une diminution dans les frais d'exploitation de $178,797, et une augmentation dans les recettes de $232,696 ; c'est-à-dire que durant ces six mois le progrès a été de $411,495. Je ne me propose pas monsieur l'Orateur, de me faire un

mérite particulier de ces résultats ; mais je prierai la Chambre de vouloir bien me prêter une oreille indulgente pour quelques instants pendant que je vais lui donner certaines explications tant soit peu personnelles. C'est le 15 janvier 1904 que j'ai prêté serment comme ministre. Aussitôt après j'ai visité naturellement ma circonscription et il se fit une élection dont le résultat me fut personnellement assez agréable. Il se fit une autre élection dont le résultat ne fut pas aussi heureux pour nous, comme peut l'attester mon honorable ami de Saint-Jean. Ces élections exigèrent un certain temps. Puis la session eut lieu. La préparation du budget était un travail nouveau pour moi. Cette session m'absorba tout entier, et vous vous rappelez qu'elle dura jusqu'aux premières neiges de l'automne. Puis, nous eûmes les élections générales.

Après l'élection générale eut lieu la session et mes devoirs parlementaires ainsi que les travaux de mon ministère m'empêchèrent de me livrer à un examen personnel des affaires de l'Intercolonial. Ce n'est que le 29 juillet dernier que j'ai pu quitter Ottawa dans le but de me renseigner sur ce qui concernait cette voie ferrée. Au cours de ce mois-là ou vers ce temps, je réussis à me procurer les services précieux de M. M. J. Butler, à titre de sous-ministre et d'ingénieur en chef. Vers le premier août, je commençai avec lui mon voyage par l'Intercolonial.

Je dois dire que nous avons fait plusieurs découvertes. Je ne m'érige pas en spécialiste, je raconte seulement le résultat des renseignements qu'on m'a donnés, lorsque je déclare que nous avons découvert bien des choses que les hommes du métier n'auraient pas approuvées. On jugea que certaines réformes étaient nécessaires et ces réformes eurent lieu. On doit se rappeler que ce n'est qu'au mois d'août que nous avons visité le réseau de l'Intercolonial. Notre voyage par cette voie ferrée et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard a duré six semaines. Certaines réformes furent décidées et opérées à cette époque ; d'autres sont accomplies maintenant. Naturellement, nous ne pouvions pas espérer obtenir des résultats importants en si peu de temps. Personne ne saurait parcourir une voie ferrée, en reconnaître les défauts, saisir les obstacles à surmonter et en un laps de temps aussi court trouver le meilleur remède à la situation.

On s'est aussi efforcé de rogner les dépenses inutiles et de faire étudier le problème par les fonctionnaires du chemin de fer. J'ai eu le plaisir et le privilège d'inviter les représentants des divers services à venir conférer avec moi au sujet des questions ayant trait à l'Intercolonial. Je n'ai pas uniquement pris l'avis des principaux fonctionnaires, des administrateurs, surintendants, et de ceux qui occupaient les postes les plus élevés, mais j'ai consulté les représentants des cantonniers, des artisans, des hommes d'équipe, des machinistes, des télégraphistes et des chefs du mouvement. A tour de rôle, les représentants des divers groupes, hommes d'équipe, chefs de train, fabricants de machines, mécaniciens de locomotives, cantonniers et chauffeurs sont venus me rencontrer à Moncton. J'ai discuté avec eux les questions relatives à leurs travaux et à la réussite de l'entreprise et je dois dire qu'ils nous ont aidés d'une manière signalée à découvrir le gaspillage et les obstacles à surmonter et a réparer ce qui nous semblait des erreurs. Grâce à cette conférence, nous avons réussi à leur faire comprendre qu'ils étaient, jusqu'à un certain point tenus de contribuer à la réussite de l'Intercolonial.

On admettra que nul ministre, sous-ministre ou administrateur, ne saurait remédier à la situation ou rendre l'exploitation du chemin de fer profitable sans le concours cordial et bienveillant des employés.

M. W. F. MACLEAN : Lorsque le ministre ne reçoit pas ce concours, il doit être en état de congédier les employés et de changer la situation.

M. EMMERSON : Plusieurs ne nous donnent pas leur concours ; cependant, nous ne sommes pas en état de les congédier.

M. W. F. MACLEAN : Je le sais.

M. EMMERSON : Il n'est pas toujours facile de découvrir un manque de sympathie. L'honorable député y réussit peut-être trop souvent, mais il y a des gens qui trouvent la tâche difficile. Je dois dire qu'au cours de mes entretiens avec les employés du chemin de fer intercolonial, avec les représentants des différentes corporations, j'ai constaté que tous désiraient vivement contribuer au succès de l'Intercolonial. Je dois rendre ce témoignage aux employés et aux clients de ce chemin de fer: Tous désirent aussi sincèrement que n'importe quel membre de cette Chambre assurer la réussite financière de cette entreprise. Je suis témoin du concours que m'apportent chaque jour les employés de cette voie ferrée et ceux qui la patronisent. Parmi ces derniers, j'inclus les membres du Parlement du premier au dernier. Je désire rendre témoignage aux services que le sous-ministre m'a rendus.

On parle d'avoir recours à des spécialistes dans les questions de chemins de fer et à des commissaires experts. Je ne veux pas d'autre commissaire expert que le sous-ministre qui ne prête son concours et qui m'a aidé depuis six mois à remédier à la situation. Voici les réformes que nous opérons.

Premièrement—On s'occupe de réorganiser le département des voitures de chemins de fer afin d'améliorer le service.

Deuxièmement.—Des dispositions sont prises afin d'assurer l'achat et le transport économiques de la houille, ce qui permettra

de réaliser de fortes économies dans l'ensemble.

Troisièmement.—Le mode de comptabilité est très ancien et suranné. On adopte un nouveau système d'écriture qui ressemble beaucoup à celui qui est en usage sur le Grand-Tronc et les autres principaux chemins de fer du Canada et des Etats-Unis.

Quatrièmement.—On diminue le plus possible les permis de circulation gratuite.

Cinquièmement.—On augmente les prix de transport des voyageurs.

Sixièmement.—On demande l'autorisation d'augmenter les prix de transport des marchandises.

Septièmement.—Pour les convois de marchandises on modifie le block-system qui nécessite un trop grand nombre de chefs de gare et de télégraphistes.

Huitièmement.—On réorganise le personnel afin d'exercer une surveillance plus rigoureuse sur les détails de l'exploitation du chemin.

Neuvièmement.—On améliore l'outillage et l'affectation des ateliers.

Dixièmement.—On réorganise le service des convois de voyageurs selon les besoins réels du commerce des Provinces maritimes, de toutes les provinces et des clients du chemin de fer.

Je sais qu'on a fait maintes recommandations au sujet de l'Intercolonial. Je reçois une foule de conseils sur la manière d'administrer le chemin de fer, mais souffrez que j'appelle un instant votre attention sur les deux principaux remèdes suggérés; d'abord, la vente de la voie ferrée aux grandes compagnies canadiennes, ou bien son exploitation par une commission. Le bruit est très répandu parmi le public que l'Intercolonial est fort sujet à subir les influences politiques. A vrai dire, ces influences se font sentir jusqu'à un certain point dans l'administration de l'Intercolonial, mais elles se font sentir au même point dans l'administration de tous les chemins de fer du Canada. Je ne crains pas de dire que le Pacifique-Canadien subit autant l'influence des membres du Parlement en ce qui a trait à la régie de ce chemin de fer que je la subis moi-même à l'égard de l'exploitation de l'Intercolonial.

Quelques VOIX : Balivernes ! Non, non !

M. EMMERSON : Libre aux honorables députés de crier : "Non," mais nous savons tous et chaque membre de cette Chambre doit admettre que cette influence existe et que des demandes constantes sont présentées aux administrateurs de ces chemins de fer. On peut en dire autant du Grand-Tronc.

M. BRODER : Oui.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Broder) en conviendra, je le suppose. Voilà où le bât le blesse ; néanmoins, ce que je dis est vrai. Autre chose : quant aux permis de circulation gratuite, tant s'en faut que l'Intercolonial en donne autant que les autres chemins de fer du Canada.

M. HAGGART : La loi interdit la remise de ces billets de circulation.

M. EMMERSON : La loi l'interdit, mais l'honorable député (M. Haggart) sait qu'il y a des moyens de l'éluder. J'avoue qu'il y a quelques années l'Intercolonial était le jouet des influences politiques, et nos adversaires soupçonnent peut-être que la situation est encore ce qu'elle était lorsque les permis de circulation étaient distribués comme des paquets de bardeaux et lorsque, pendant les élections générales ou complémentaires, le chemin de fer transportait gratuitement des convois entiers de voyageurs. Ce temps n'est plus.

M. COCHRANE : Ho !

M. EMMERSON : Non, a dit l'honorable député (M. Cochrane). Je ne parle pas des canaux, mais des chemins de fer.

M. COCHRANE : Je n'ai pas prononcé la parole que l'honorable ministre met dans ma bouche. J'ai dit "ho !"

M. EMMERSON : Je ne m'étonne pas que l'honorable député ait dit "oh !" Cela doit le surprendre vu ses affiliations d'autrefois.

M. COCHRANE : Nous entendons beaucoup parler de cela mais vous n'avez guère amélioré la situation.

M. EMMERSON : Je déclare qu'elle a beaucoup été améliorée et je désire faire observer que, depuis six mois, les membres du Parlement dans les Provinces maritimes ou ailleurs n'ont pas entravé les efforts que j'ai faits pour opérer des réformes et réaliser des économies. Il est assez difficile, je l'avoue, de diminuer les dépenses. La chose n'est jamais aisée mais elle offre des difficultés particulières lorsque l'élan est donné, lorsque pendant les années antérieures la population s'est habituée à obtenir ce qu'elle demandait. Elle est grandement déçue lorsque ses espérances sont trompées. Lorsqu'on leur oppose un refus catégorique, les gens sont naturellement portés à éprouver une grande déception, à protester et à critiquer. Cependant je suis bien aise de dire que les députés de cette Chambre qui représentent des circonscriptions riveraines de la voie ferrée m'ont loyalement secondé.

Les compagnies de chemins de fer du Canada ne me sont guère venues en aide lorsque j'ai entrepris d'opérer des réformes. Chaque jour, les journaux contiennent des racontars touchant la vente de l'Intercolonial et l'offre de certaines sommes d'argent. Ils publient que le ministre des Chemins de fer, qui désire reconstruire les ateliers de Moncton, recommande de plus à ses collègues et se propose de soumettre au Parlement un projet qui entraînerait une dépense de neuf millions ou neuf millions et demi

de dollars. Dans quel but donne-t-on cours à ces bruits? Y a-t-il présentement au Canada l'une des grandes compagnies de chemin de fer qui guigne l'Intercolonial? Pourquoi se préoccupent-elles des dépenses de l'Intercolonial et du sort qui lui est réservé? Ont-elles jeté des regards de convoitise sur cette voie ferrée? Dans l'affirmative, il faudrait avouer que j'ai dit vrai l'an dernier lorsque j'ai déclaré que l'Intercolonial était la meilleure partie de l'actif du Canada. Si elles convoitent cette voie ferrée, je comprends où ces bruits ont pris naissance.

Ces obstacles ont eu pour effet de nous empêcher d'administrer cette voie ferrée comme elle aurait dû l'être. Tous ces bruits qu'on a fait circuler au sujet de l'Intercolonial ont uniquement pour but de créer des embarras au ministère, et ceux qui en sont les auteurs réussissent dans leurs desseins. Je ne puis affirmer et je ne saurais déclarer à coup sûr que beaucoup de ces bruits émanent de la source que je viens d'indiquer. Je puis, cependant dire que si je faisais partie d'un syndicat ou d'une compagnie qui voudrait acheter l'Intercolonial, je tâcherais entre autres choses de faire publier dans les journaux quotidiens des bruits et des racontars dans la note de ceux dont la presse publique s'est faite l'écho au cours du mois dernier.

On dit que nous avons l'intention de vendre l'Intercolonial. Je veux affirmer ici que le gouvernement du Canada, tel que constitué maintenant, n'a pas l'idée de se défaire de cette voie ferrée et qu'il est bien décidé de conserver intact ce chemin de fer, puisqu'à son point de vue cette route est une partie nécessaire de l'organisation des transports au Canada, tel qu'il existe actuellement. En prenant cette attitude, les ministres sont bien décidés aussi à faire de ce chemin une partie de votre domaine national rapportant des bénéfices, même si l'on considère que cette voie ferrée n'a pas été construite pour des fins commerciales, mais pour l'avantage de l'empire et pour répondre à certaines nécessités politiques. L'Intercolonial était destiné d'abord à des fins militaires; nous nous sommes efforcés d'en faire une voie commerciale, un chemin de fer productif. A ce point de vue nous avons réussi dans une mesure raisonnable et j'ose déclarer qu'avant longtemps, l'Intercolonial ne sera plus simplement une entreprise qui permettra au peuple de faire des économies, mais que, grâce au mode de comptabilité adopté, on constatera que les recettes dépassent les dépenses. Je sais combien amèrement certains députés déploreront ce fait. Je n'ignore pas qu'ils se trouveront désarmés. Pourtant, ce chemin de fer peut devenir une exploitation productive, car l'expérience des derniers mois démontre ce que j'avance.

Je déclare que les recettes, bien que n'ayant pas été déposées aux banques, bien que n'apparaissant pas aux écritures, n'en existent pas moins, que ce chemin de fer a aidé puissamment aux progrès du pays et qu'il a contribué à maintenir l'union des différentes provinces de la Confédération ; je dis en outre qu'il a établi des relations commerciales et amicales entre les diverses parties du pays. J'ajouterai que les choses en sont rendues au point que cette entreprise peut ou du moins pourra, avant longtemps, nous permettre de réaliser chaque mois des bénéfices sensibles. Il est bien bon de dire : Oh ! non, vous ne pouvez obtenir ce résultat ; il vous faudrait pour cela confier à une commission l'administration de cette voie ferrée. Eh ! nous en avons eu des commissions. Il est un fait qu'on ne saurait nier et c'est celui-ci : nul Gouvernement ne peut espérer échapper à la responsabilité qui lui incombe à propos de l'exploitation d'un chemin de fer et du succès de cette entreprise, en confiant à une commission l'administration de cette voie ferrée.

Je m'attends bien à entendre quelques-uns de nos adversaires citer le cas du chemin de fer du Témiskaming.

Une VOIX : C'est là une bonne entreprise.

M. EMMERSON : Oui. Voici un chemin de fer dont l'exploitation se solde par un gros excédent de recettes, mais cette voie ferrée a été construite dans des circonstances exceptionnelles. Pourra-t-on me dire que l'influence politique ne s'est pas exercé lorsqu'il s'est agi de cette entreprise ? Les menées de certains politiciens ont nui à l'exploitation de l'Intercolonial, mais le même fait n'a-t-il pas été démontré à l'évidence quand il s'est agi du chemin de fer du Témiskaming ? Le gouvernement qui avait nommé la première commission qui a construit cette voie ferrée, a dû porter la responsabilité de tous les actes de la commission, et quand ce gouvernement a dû abandonner le pouvoir et céder la place aux amis de nos adversaires dans Ontario, qu'ont fait les derniers venus ? Ils ont congédié tous les employés.

M. LANCASTER: Pour les remplacer par des hommes capables.

M. EMMERSON : Mon honorable ami veut-il donner à entendre que les anciens fonctionnaires et employés ne remplissaient pas leurs devoirs ?

M. LANCASTER : Leurs actes ne me permettent pas de répondre dans l'affirmative.

M. EMMERSON : L'honorable député prouve précisément la vérité de ce que j'avançais. Les nouveaux ministres ont destitué les commissaires, mais pourquoi en ont-ils agi de même à l'égard de tous les ingénieurs ?

M. LANCASTER: Ce n'est pas là ce qu'ils ont fait.

M. EMMERSON : Mon honorable ami répond dans la négative. Il peut se faire

qu'on ne se soit pas attaqué à des employés subalternes chargés du maniement des instruments tels que niveaux, chaînes, etc. Mais on a obligé tous les commissaires de démissionner ; on a établi une commission composée d'amis politiques, ce qu'était peut-être la première commission. D'où il suit que tout ce radotage, tout ce bavardage, pourrais-je dire, tendant à nous faire confier à une commission l'exploitation de cette voie ferrée. Afin de ne pas faire une commission absolument indépendante de toute influence politique, particulière ou autre, on devra rendre cette commission véritablement autocratique. C'est au pays que ce chemin de fer appartient, puisque c'est lui qui l'a construit, et l'on voudrait, suivant les circonstances, en confier l'administration à une, à deux ou à trois personnes, à qui on accordera des pouvoirs illimités et la haute main complète sur cette voie ferrée durant un certain nombre d'années. Voilà qui est complètement contraire au véritable esprit des institutions gouvernementales responsables au peuple. Si l'on ne peut administrer la chose publique sans le concours de commissions, alors pourquoi, pour la même raison, ne pas confier à des commissaires l'administration du ministère des Postes, de celui de la Milice et du département des Travaux publics? A l'heure qu'il est, c'est indirectement au Gouvernement qu'incombe la responsabilité de l'exploitation de l'Intercolonial, mais cette responsabilité se trouve directemnt à retomber sur le ministère des Chemins de fer et Canaux. Cela est conforme à la théorie du gouvernement responsable. Si un gouvernement manque à ses devoirs—cela s'est vu dans le passé et le fait pourra se répéter à l'avenir quand il s'agit de l'administration de certains départements—le remède à cet état de choses se trouve à la portée du peuple. Mais construire un chemin de fer, puis nommer une commission pour l'administration et l'exploitation de cette voie ferrée durant un certain nombre d'années, c'est là nécessairement enlever aux représentants du peuple les droits qu'a ce dernier sur ce chemin de fer et mettre celui-ci sous la défendance d'un homme dont les pouvoirs peuvent être arbitraires. Les corporations particulières elles-mêmes ne font pas cela. Les actionnaires ou les directeurs d'une compagnie de chemin de fer placeront-ils ce dernier sous la direction absolue d'un gérant et cela pour un certain nombre d'années? Fi de cette idée, diraient-ils, et ils ne s'en préoccuperaient pas davantage.

On peut, avec raison, discuter la question de savoir si les chemins de fer devraient être exploités par le gouvernement et si cette exploitation pourrait être couronnée de succès, de même qu'il est permis, avec autant de raison, d'affirmer que l'Etat ne devant avoir la haute main sur aucune voie ferrée, le gouvernement devrait se débarrasser de l'Intercolonial. Qu'on ne s'imagine donc pas que nous pouvons nous délivrer de l'influence politique et de tous les autres obstacles qui pourraient surgir en créant une commission qui devrait nécessairement être choisie par un parti politique qui l'inspirerait, commission dont les membres viseront nécessairement à n'agir que d'après les désirs et la volonté du Gouvernement qui se trouvera à la tête des affaires du pays. Inutile de faire de l'hypocrisie lorsqu'il s'agit de question de ce genre. Regardons-les en face. Je ne veux pas dire que sous mon administration ou celle du ministère des Chemins de fer tel qu'établi maintenant, on pourrait faire de l'exploitation de l'Intercolonial un service lucratif. Je puis seulement dire que je suis bien décidé à atteindre mon but, si cela est possible ; cependant, si j'échoue dans mes efforts, je tiens à déclarer que cet insuccès ne prouvera pas l'impossibilité d'atteindre le but que je me propose. Je suis convaincu que le département des Chemins de fer peut administrer avec succès les affaires de l'Intercolonial. On pourra dire que je pose au prophète et peut-être certains députés qui m'écoutent maintenant n'attacheront pas une grande importance à ma prédiction, mais j'espère vivre assez vieux pour saluer l'aurore du jour où il me sera permis de me lever ici pour déclarer que non seulement le résultat dont je parle pouvait être obtenu, mais que l'événement a confirmé mes espérances ; je mourrai heureux seulement lorsque j'aurai annoncé ce résultat à la Chambre.

Si je ne me trompe, j'ai discuté à fond, sans l'épuiser peut-être, cette question de l'Intercolonial. J'avoue que je n'ai eu que l'embarras du choix dans les arguments que j'avais à ma disposition. Je suis sûr, toutefois, que j'ai suggéré des réformes qui s'imposeront à l'esprit de la population de ce pays. Quoi qu'il en soit, j'ai fourni à notre population des matières à étudier. Je lui ai fait voir en détail le montant qu'elle a dépensé pour atteindre le grand but que tous nous nous proposions, c'est-à-dire donner l'élan au commerce et à l'organisation des moyens de transport dans notre pays. Jamais nous n'obtiendrons ce résultat, si nous ne voulons dépenser le montant nécessaire ; je me contenterai de dire que, quels que soient les deniers que ce Parlement votera au cours de cette session pour l'administration et l'exploitation de l'Intercolonial pour l'exercice commençant le 1er juillet prochain, le ministère des Chemins de fer réunira tous ses efforts pour voir à ce que ce montant soit dépensé de façon à rapporter les meilleurs bénifices possibles, à ce que les résultats soient ceux que nous espérons pour l'honneur du Canada et pour le plus grand bien du commerce du pays.

L'Intercolonial constitue une sauvegarde, pour notre pays, son tarif sert de base à ceux des compagnies de chemins de fer du Canada pour le transport des marchandises et des voyageurs, et n'y aurait-il que cette

raison, il contribuerait très efficacement au progrès de notre patrie.

L'hon. M. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) a fait preuve d'une célérité merveilleuse en nous communiquant son exposé budgétaire dès les premiers jours de la session. Les membres de la gauche recevaient d'ordinaire un avis de deux ou trois jours au moins, avant que la discussion s'engageât sur cette importante question des moyens de transport et de l'administration de l'Intercolonial. Ce n'est qu'à deux heures, aujourd'hui, que j'ai appris que mon honorable ami devait faire les déclarations que nous venons d'entendre. Je n'ai pas eu l'honneur de recevoir un mot de lui m'annonçant qu'il se proposait de faire cet exposé.

M. EMMERSON : Le fait avait été annoncé à la Chambre, hier soir.

M. HAGGART : Oui, lorsque la Chambre a levé sa séance à une heure ce matin l'honorable ministre a déposé son rapport sur le bureau, puis il a annoncé qu'il avait l'intention de faire son exposé budgétaire à trois heures aujourd'hui. Je me suis rendu au bureau de poste et j'ai constaté que le rapport en question n'était pas encore distribué aux députés. Une demi-heure, cependant, avant la séance de la Chambre, le directeur de la poste est venu me remettre une copie de ce rapport. Il vaut peut-être aussi bien que mon honorable ami ait fait son discours aujourd'hui. Il ne nous a parlé que des déficits de l'Intercolonial et il a complètement négligé de nous renseigner sur les canaux du pays, sur la question des moyens de transport, non plus que sur celle du chemin de fer transcontinental, questions auxquelles, cependant, la population du Canada s'intéresse tout aussi vivement qu'à celle de l'administration de l'Intercolonial. Je me propose, toutefois, de traiter le sujet que l'honorable ministre a soumis à la Chambre. Il s'agit toujours de l'ancienne et triste ritournelle sur l'excédent des dépenses sur les revenus et du brillant avenir réservé à l'Intercolonial. Examinons dans quel état se trouve cette voie ferrée aujourd'hui et quels étaient ses revenus et ses dépenses, lorsque le Gouvernement actuel a pris en mains l'administration de ce chemin de fer, et au cours des dernières années qui ont précédé l'arrivée de nos adversaires au pouvoir.

Si l'on jette un regard rétrospectif de 1896 à 1892, on constate que, sous mon administration, le budget de l'Intercolonial n'a pas accusé de déficit. Les recettes du réseau se sont alors élevées à près de trois millions de dollars et les dépenses à trois millions. Quel changement s'est effectué dans l'administration depuis cette époque ! Jetons un coup d'œil sur le budget de l'Intercolonial, le seul réseau exploité par le gouvernement de 1896 à 1905. Voyons la situation financière en 1896 :

| | |
|---|---|
| Montant du capital dépensé sur l'Intercolonial en 1876.. .. .. | $48,434,492 |
| Sur le chemin de fer du Cap-Breton .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 3,860,679 |
| Chemin de fer d'Oxford et de New-Glasgow. .. .. .. .. .. .. | 1,949,063 |
| Prolongement de l'est .. .. .. .. | 1,324,042 |
| Le chemin de fer de Montréal et de l'Europe— | |
| Montant versé, je crois, à la province du Nouveau-Brunswick pour une créance de cette province.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 33,942 |

Moins les transferts. J'emprunte ces renseignements aux documents que l'honorable ministre a déposés sur le bureau, cet après-midi.

Consulter la page 33.

M. EMMERSON : Ces documents avaient déjà été déposés sur le bureau hier soir.

Une VOIX : Ce matin à une heure.

M. HAGGART : Il est possible que ce document ait été sur le bureau ce matin à une heure—il s'agit de l'exemplaire que le ministre a en sa possession—mais pour nous, il s'agit de l'heure où un document est distribué au bureau de poste, et où les députés peuvent l'obtenir. La dépense totale s'élevait donc alors à $55,902,220, moins les transferts, $296,872. Soit encore, la dépense totale jusqu'en 1896, moins les transferts, s'est élevée à $55,605,347. A cela il faut ajouter les moins-values de 1867 à 1896, qui, de l'aveu même du ministre, atteignent le chiffre de $8,000,000. C'est là le chiffre du total des découverts jusqu'au moment actuel. Le chiffre du déficit imputable sur le compte de la dette consolidée de 1896 jusqu'aujourd'hui, est de $2,447,840. Déduisez ce chiffre du montant que le ministre nous a donné comme la totalité des découverts, d'après l'état de la dette consolidée et il faut ajouter cette somme aux $55,605,000. Quel est le montant de la dépense imputable sur le compte du capital, et effectuée par ces messieurs depuis cette époque? De 1896 à 1905, il a été dépensé $21,868,216, plus le déficit de $2,447,840.

Pour établir la comparaison entre les gains obtenus de l'administration de l'Intercolonial aujourd'hui, et ceux de 1896, il faut ajouter l'intérêt de $24,000,000 dépensé par le Gouvernement de 1896 jusqu'aujourd'hui. Il faut inscrire au compte de l'Intercolonial environ un million de dollars, avant de pouvoir commencer à calculer les profits. Et cependant le ministre fait preuve d'optimisme ! Voilà la situation financière qu'il nous présente. Il déclare à la Chambre que le déficit accusé par le budget de l'exercice en cours est de $1,800,000 et que la dépense imputable sur le compte du capital l'année dernière s'est élevée à $4,400,000. Rien d'étonnant qu'il cherche à détourner l'attention du pays de ces énormes dépenses et à la diriger vers d'autres objets de dépense

qu'il prétend justifier. L'Intercolonial dessert une assez bonne section du pays, au double point de vue commercial et agricole et autres points de vue. Pourquoi son exploitation n'est-elle pas lucrative? Le ministre cherche à élucider la question. Ce réseau, dit-il, a été construit pour des fins militaires. On lui a fait faire un circuit dans le but de desservir le pays entre Québec et Halifax. En outre, dit-il, on a construit cette voie ferrée dans un but de défense nationale. Puis, force est bien à ce réseau de concurrencer les voies fluviales, et afin de stimuler le transport des farines de l'Ouest vers les provinces de l'Est, et pour encourager les mineurs de houille de l'Est, les prix de transport sur la farine et le charbon sont fort peu élevés. Une des raisons qu'il a alléguées pour expliquer l'extraordinaire abaissement des prix de transport de la houille, c'est qu'on a voulu en faire bénéficier les populations de l'Ouest. Mais qu'il se donne la peine de parcourir son rapport annuel, et il constatera que, l'année dernière, il n'a été transporté sur le chemin de fer intercolonial qu'une totalité de 6,000 tonnes en destination de l'Ouest. En 1896, il a été transporté 286,000 tonnes, mais ce trafic est presque entièrement disparu, et en même temps est disparue la raison alléguée par l'honorable ministre. Un autre argument qu'il a fait valoir, c'est qu'il n'exige que 60 pour 100 des prix de transport des voyageurs établis par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et celle du Grand-Tronc.

Pourquoi abaisse-t-il ainsi son tarif ? Pourquoi n'inscrit-il pas dans son tarif les taux en vogue, lorsqu'il se voit en présence d'un découvert de près de $6,000,000 ? Mais loin de là, il nous dit que comme les canaux ont été construits aux frais de l'Etat, et que leur exploitation n'a jamais été assez lucrative pour faire face à l'intérêt du coût des travaux de premier établissement, il ne faut pas s'attendre à de meilleurs résultats de l'exploitation de l'Intercolonial. La compagnie du Grand-Tronc doit au gouvernement une somme de $35,000,000 et nous sommes actuellement en train de construire à grands frais un pont destiné à relier la vieille cité de Québec avec la rive sud. Nous sommes aussi en train d'approfondir, à grands frais, le port de Québec et le chenal navigable à Montréal ; or, cette dépense, au dire de ces messieurs, devrait justifier les énormes déficits accumulés dans l'administration insensée de l'Intercolonial. Conçoit-on que dans le monde des affaires un homme sensé soutienne pareil argument ? Mais le ministre s'est aussi étendu sur les dépenses effectuées pour la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. Parce que nous avons accordé à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien et autres chemins de fer des territoires du Nord-Ouest des subventions en terres s'élevant à un dollar l'acre, jusqu'à concurrence de $50,000,000, et parce que la compagnie en question et les autres compagnies de chemins de fer vendent actuellement ces terres $2 et même $5 l'acre, voilà un autre exemple qui justifierait le gaspillage des deniers publics sur le chemin de fer intercolonial. Le ministre s'est montré quelque peu nerveux quand je lui ai posé une question—il a cherché à l'éluder, disant qu'il répondrait plus tard—il s'agit de la somme dépensée par le gouvernement canadien pour la construction du Grand-Tronc, somme qui atteint le chiffre de $35,000,000. C'est là une dette que nous faisons valoir contre la compagnie du Grand-Tronc ; mais, nous avons législativement déclaré qu'elle céderait le pas à toutes les autres garanties que la compagnie du Grand-Tronc a données.

Quoi qu'il en soit, nous avons réglé tout ces détails, à l'époque de l'établissement de la confédération. Les anciennes provinces du Canada établirent le chiffre de leurs dettes publiques ; les Provinces maritimes établirent aussi le chiffre des leurs, et c'est sur la comparaison des dettes respectives des provinces que l'on se basa pour déterminer les conditions qui présidèrent à l'établissement de l'union. Dans ce calcul se trouvait compris le coût de construction des canaux, dépense à laquelle a fait allusion l'honorable ministre. Une grande partie des canaux se trouvait déjà construits.

Mais, même en supposant qu'il ait été consacré $83,000,000 aux travaux des canaux comme l'affirme le ministre et que nous ne retirions aucun intérêt de ces sommes, tout en continuant à faire des déboursés pour l'exploitation de ces travaux, quelle comparaison peut-on instituer entre ces dépenses et les $1,800,000 engloutis dans l'exploitation de l'Intercolonial, outre les $4,000,000 de dépense imputable sur le compte du capital, en une seule année ? Nulle comparaison n'est possible ici. Cependant, chaque fois que le ministre discute cette question ici, il revient à la charge sur ce point et accuse les membres de l'opposition, surtout ceux des anciennes provinces du Canada, de déloyauté dans les critiques qu'ils se permettent à l'égard des énormes dépenses effectuées pour la gestion de l'Intercolonial. Ici je ferai observer qu'il ne souffle jamais mot au sujet des dépenses effectuées aux ports de Saint-Jean et de Halifax, ni de celles consacrées à la création de quais et de brise-lames sur les rives des Provinces maritimes Il est, à coup sûr, puéril de la part du ministre de chercher au sein de ce Parlement à pallier et à atténuer le scandale public résultant de sa gestion de l'Intercolonial. Ce n'est point par d'aussi sottes comparaisons ni par d'aussi pauvres arguments qu'on peut réussir à atténuer un scandale public.

Pourquoi ne serait-il pas possible d'administrer l'Intercolonial, comme on gère les autres chemins de fer dans toutes les parties du pays. La prospérité règne en maîtresse au pays depuis dix ans. De tous nos réseaux de chemins de fer, l'Intercolo-

nial est le seul qui n'ait point prospéré. Les recettes de l'Intercolonial même attestent qu'au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse les populations sont prospères, car ces recettes, de $3,000,000 qu'elles étaient, s'élèvent aujourd'hui à $7,000,000. Pourquoi donc, alors que toutes les autres exploitations de voies ferrées sont prospères et florissantes, le budget seul de l'Intercolonial accuse-t-il un déficit ? Je le répète, les prix de transport des marchandises sur l'Intercolonial sont suffisamment rémunérateurs. Quant au tarif des voyageurs, dans la supposition que le ministre soit dans le vrai et que les prix de transport des voyageurs n'atteignent qu'environ 78 pour 100 des prix établis par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et environ 60 pour 100 de ceux en vogue sur les autres voies ferrées, pourquoi, je le demande, ne relèverait-on pas le tarif de l'Intercolonial ?

Pourquoi ne pas déclarer nettement à ces populations que si elles tiennent sincèrement à la conservation de leur plus précieuse propriété, au point de vue commercial, au bénéfice des provinces que ce chemin de fer dessert, et que si elles veulent empêcher qu'il ne soit transféré à une commission, ou vendu à quelque autre compagnie de chemins de fer, il faut que la situation financière se modifie. Si l'on ne croit pas utile d'adopter les plans que j'ai suggérés, peut-être serait-il préférable d'en user à l'égard de ce réseau, comme on l'a fait à l'endroit de l'embranchement de Windsor. L'exploitation de cette dernière voie ferrée a été confiée à une autre compagnie, et nous avons touché de cette source 23 pour 100. Si l'Etat doit demeurer propriétaire et exploitant de l'Intercolonial, alors il importe que cette gestion soit placée sur un pied de sage économie. En réalité, l'Intercolonial est devenu la risée du monde des chemins de fer. Comme l'a fait observer le ministre, les exploitants des autres réseaux se réjouissent de l'insuccès et de l'avortement de l'exploitation de ce réseau d'Etat. Etablissons ici une comparaison. Il part tous les jours de Montréal ou de Halifax au moins deux trains de voyageurs—c'était là au moins, l'arrangement en vogue, à une certaine époque. Deux trains du chemin de fer du Pacifique-Canadien quittent Montréal à destination de Saint-Jean, qui se trouve sur la route de Halifax. Voyons maintenant l'état soumis par le ministre au sujet des voyageurs transportés ou circulant sur ces deux réseaux respectivement. Sur un chiffre d'environ 18,000 voyageurs transportés, l'Intercolonial n'en a voituré que 1,500. Pourquoi l'Intercolonial ne pourrait-il pas obtenir sa juste part du trafic entre Halifax et Montréal ? Cela tient-il à ce que ceux qui sont chargés du service de l'exploitation ne sont pas aussi aptes à cette besogne que les officiers de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien ? On pourrait établir la même comparaison relativement à tous les autres genres d'exploitation auxquels s'intéresse l'Intercolonial.

Quant à nous, citoyens des vieilles provinces, nous verrions, certes, d'un bon œil la prospérité de ce chemin de fer. La bonne administration de l'Intercolonial influerait sur la prospérité de cette partie du Canada. Ce réseau, il est vrai, a été construit dans l'intérêt même de la confédération. Ce fut là un des moyens imaginés par les auteurs de la confédération pour cimenter l'union des diverses provinces confédérées. Monsieur le ministre a emprunté plusieurs citations des discours prononcés en 1863 par sir Georges E. Cartier et par sir John Macdonald. Ces discours mettent parfaitement en relief l'objection visé dans la construction de l'Intercolonial: rendre plus étroite l'union des différentes parties du Canada. Je suis bien aise que le ministre nous ait cité ces autorités. Evidemment, l'honorable ministre des Chemins de fer ne se range pas à l'avis de sir Richard Cartwright qui affirme que sir John Macdonald a été étranger à l'œuvre de la confédération, et qu'il y était même hostile. Je suis heureux que le ministre soit venu confirmer ici, par les citations qu'il a faites, le fait que sir John Macdonald était partisan du régime de la confédération. Je le répète ici, à la suite de nombre de mes collègues de gauche, les populations de cette partie du pays ont volontiers et de plein gré participé à la construction de l'Intercolonial. Nos concitoyens voulaient que cette dépense publique s'effectuât non pas à la mode juive, mais que les recettes rémunérassent dans une certaine mesure les capitaux engagés. Ce qu'ils voulaient alors et ce que nous demandons encore, c'est l'équilibre entre les dépenses et les recettes du chemin de fer. Sans doute, comme l'a fait observer le ministre, ce n'est pas seulement par les recettes perçues de son exploitation que l'Intercolonial peut rendre service au pays. Mais, tout de même, ce que le peuple canadien demande, c'est une gestion marquée au coin de l'économie, ou du moins l'équilibre entre les recettes et les dépenses.

L'honorable ministre nous a donné lecture d'une lettre de sir Thomas Shaughnessy qui, à son dire, vient confirmer et justifier la comptabilité de l'Intercolonial et les dépenses portées au compte du capital.

Cette lettre, au contraire est une éclatante justification de l'attitude de l'opposition et de ses censures. Le ministre affirme que la comptabilité de l'Intercolonial se tient d'après les règles tracées dans la lettre en question. Peut-être suit-on ces règles aujourd'hui, mais par le passé on ne l'a pas fait.

Je propose l'ajournement du débat.

(Cette motion est adoptée.)

## DEMANDE DE RAPPORTS.

M. LENNOX : Avant que la Chambre lève sa séance, je désire appeler l'attention

du directeur général des Postes sur le fait que voici : le 6 mars 1905, la Chambre a ordonné le dépôt de certaines correspondances et documents se rattachant à la poste rurale, surtout telle qu'elle existe aux Etats-Unis. Je constate que cet ordre de la Chambre est resté inexécuté, et je demande que ces documents soient déposés sur le bureau.

Sir WILFRID LAURIER : Je demande que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : L'observation que vient de présenter l'honorable député me donne lieu de rappeler au premier ministre la proposition que j'ai déjà formulée: que le ministère du secrétait d'Etat dresse une note indiquant les documents dont le dépôt a été ordonné par la Chambre, au cours de la session dernière et qui n'ont pas été déposés sur le bureau. Cet état nous faciliterait notre besogne et obvierait à certains oublis.

(On adopte la motion et la Chambre lève sa séance à six heures.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 14 mars 1906.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

### DEPOT DU RAPPORT DU COMITE DES "DEBATS."

M. HONORE GERVAIS (Division Saint-Jacques, Montréal) : J'ai l'honneur de déposer le premier rapport du comité permanent pour la surveillance du compte rendu des débats de la Chambre des communes durant la présente session. Il se lit comme suit :

Votre comité vous propose de décider que son quorum soit abaissé de huit à cinq membres, et le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. GERVAIS.

Sur la proposition de M. Gervais, le rapport est adopté.

### NOMINATION DES COMITES PERMANENTS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai l'honneur de déposer le rapport du comité nommé pour préparer avec toute la diligence nécessaire la liste des membres devant faire partie des comités parlementaires permanents. Ce rapport est ainsi conçu :

N° 1.—COMITE DES PRIVILEGES ET ELECTIONS.

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Hall, |
| Aylesworth, | Lancaster, |
| Barker, | Lapointe, |
| Belcourt, | Haggart, |
| Bennett, | Laurence, |
| Bergeron, | Lavergne (Montmagny) |
| Borden (Carleton), | Lemieux, |
| Boyce, | Lennox, |
| Bristol, | Lewis, |
| Brodeur, | Logan, |
| Bureau, | Macdonald, |
| Carvell, | McCarthy (Simcoe), |
| Chisholm (Antigonish), | McColl, |
| Clarke, | Monk, |
| Dubeau, | Northrup, |
| Dugas, | Piche, |
| Emmerson, | Porter, |
| Fitzpatrick, | Pringle, |
| Geoffrion, | Rivet, |
| German, | Sifton, |
| Gervais, | Stockton, |
| Grant, | Tisdale, |
| Guthrie, | Ward.—46. |

M. LENNOX.

N° 2.—COMITE DES LOIS EXPIRANTES.

| MM. | MM. |
|---|---|
| Archambault, | Herron, |
| Avery, | Jackson (Elgin), |
| Barr, | McCool, |
| Black, | McCraney, |
| Bland, | Martin (Queen,I.-P.-E.), |
| Bourbonnais, | Mayrand, |
| Boyer, | Morin, |
| Carney, | Paquet, |
| Chisholm (Huron), | Parent, |
| Copp, | Seagram, |
| Dubeau, | Talbot, |
| Ethier, | Turgeon, |
| Finlayson, | Wilson (Russell).—27. |
| Gauvreau, | |

Le quorum de ce comité est fixé à sept membres.

N° 3.—COMITE DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TELEGRAPHES.

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lancaster, |
| Alcorn, | Lanctôt, |
| Ames, | Lapointe, |
| Archambault, | Laurence, |
| Armstrong, | Laurier, |
| Avery, | (L'Assomption), |
| Aylesworth, | Lavergne, |
| Barker, | (Drum. et Arth.), |
| Barr, | Lavergne |
| Beauparlant, | (Montmagny), |
| Béland, | Law, |
| Belcourt, | Lefurgey, |
| Bennett, | Lemieux, |
| Bergeron, | Lennox, |
| Bickerdike, | Léonard, |
| Blain, | Lewis, |
| Bland, | Logan, |
| Bole, | Loggie, |
| Borden, | Macdonald, |
| (Sir Frederick), | Macdonell, |
| Bourassa, | MacLaren, |
| Bourbonnais, | Maclean, |
| Boyce, | (Lunenburg), |
| Boyer, | Maclean (York-S.), |
| Brabazon, | Macpherson, |
| Bristol, | McCarthy |
| Broder, | (Calgary), |
| Brodeur, | McCarthy |
| Brown, | (Simcoe), |

Bruneau,
Bureau,
Burrows,
Caldwell,
Calvert,
Campbell,
Carrier,
Carvell,
Cash,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Huron),
Christie,
Clare,
Clarke,
Clements,
Cochrane,
Cockshutt,
Conmee,
Copp,
Costigan,
Crawford,
Crocket,
Daniel,
Delisle,
Demers,
Derbyshire,
Desjardins,
Devlin,
Dubeau,
Dugas,
Dyment,
Elson,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Finlay,
Finlayson,
Fitzpatrick,
Forget,
Fortier,
Foster,
Fowler,
Galliher,
Ganong,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gervais,
Girard,
Gladu,
Gordon,
Grant,
Greenway,
Gunn,
Guthrie,
Haggart,
Hall,
Harty,
Henderson,
Herron,
Hughes, (King's, P.E.I.),
Hughes (Victoria),
Hunt,
Hyman,
Ingram,
Jackson (Elgin),
Jackson (Selkirk),
Johnston,
Kemp,
Kennedy,
Knowles,
Lachance,
Lake,
Lalor,
McColl,
McCraney,
McCool,
McIntyre,
McKenzie,
McLean, (Queen, I.-P.-E.),
McLennan,
Marcil, (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Martin, (Queen, I.-P.-E.),
Martin (Wellington),
Mayrand,
Miller,
Monk,
Morin,
Northrup,
Oliver,
Osler,
Pardee,
Parmelee,
Paquet,
Parent,
Perley,
Piché,
Pickup,
Porter,
Power,
Pringle,
Proulx,
Ratz,
Reid (Grenville),
Rivet,
Roche (Halifax),
Roche (Marquette),
Ross Rimouski),
Ross (Yale-Cariboo),
Rousseau,
Savoie,
Schnaffer,
Schell (Glengarry),
Schell (Oxford),
Sifton,
Sinclair,
Sloan,
Smith (Nanaïmo),
Sproule,
Staples,
Stewart,
Stockton,
Talbot,
Telford,
Templeman,
Thompson,
Tisdale,
Tobin,
Turgeon,
Turriff,
Verville,
Walsh,
Ward,
Watson,
White,
Wilmot,
Wilson (Len'x et Addin.),
Wilson (Russell),
Worthington,
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—194.

Le quorum du dit comité est fixé à 25 membres.

N° 4.—COMITE DES BILLS D'INTERET PRIVE.

MM.
Alcorn,
Ames,
Avery,
Aylesworth,
Béland,
Belcourt,
Bennett,
Black,
Bole,
Boyce,
Brabazon,
Broder,
Brodeur,
Bruneau,
Caldwell,
Calvert,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Huron),
Christie,
Clements,
Cochrane,
Conmee,
Crawford,
Crocket,
Cyr,
Daniel,
Demers,
Desjardins,
Devlin,
Dugas,
Dyment,
Elson,
Ethier,
Fitzpatrick,
Galliher,
Gauvreau,
Girard,
Gladu,
Gordon,
Greenway,
Gunn,
Guthrie,
Harty,
Hughes (King, I.-P.-E.),
Hunt,
Jackson (Elgin),
Jackson (Selkirk),
Kennedy,
Lachance,
Lake,
Lalor,
Lavergne (Drum. et Arth.),
LeBlanc,
Lemieux,
Logan,
Macdonell,
Maclean (Lunenburg),
Maclean (York-S.),
McCool,
McLean, (Queen, I.-P.-E.),
Martin (Queen, I.-P.-E.),
Martin (Wellington),
Meigs,
Monk,
Morin,
Parent,
Power,
Pringle,
Proulx,
Ross (Yale-Cariboo),
Schaffner,
Schell (Glengarry),
Sloan,
Talbot,
Thompson,
Tobin,
Turgeon,
Turriff,
Walsh,
White,
Worthington.—81.

Le quorum du dit comité est fixé à 10 membres.

N° 5.—COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

MM.
Black,
Bourbonnais,
Brabazon,
Brown,
Calvert,
Chisholm (Huron),
Clare,
Clements,
Copp,
Finlay,
Finlayson,
Fortier,
Galliher,
Ganong,
Grant,
Guthrie,
Hall,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Knowles,
Lake,
Lancaster,
Laurier (L'Assomption)
Lavergne (Drum. et Arth.),
Lavergne (Montmagny,
Law,
Lefurgey,
Maclean (Lunenburg),
Macpherson,
McCarthy (Calgary),
McIntyre,
Marcile (Bagot),
Martin (Wellington),
Meigs,
Morin,
Reid (Ristigouche),
Roche (Halifax),
Ross (Rimouski),
Smith (Nanaïmo),
Smith (Oxford),
Staples,
Stewart,
Thompson,
Turgeon,
Verville,
White,
Wilmot,
Wilson (Len'x et Addin.),
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew)—50.

Et le quorum du dit comité est fixé à 7 membres.

N° 6.—COMITE COLLECTIF DES IMPRESSIONS.

| MM. | MM. |
|---|---|
| Bergeron, | McColl, |
| Bristol, | Oliver, |
| Cyr, | Pardee, |
| Dyment, | Parmelee, |
| Gervais, | Piché, |
| Henderson, | Roche (Marquette), |
| Hughes (Victoria), | Ross (Yale-Cariboo), |
| Johnston, | Smith (Oxford), |
| Lavergne (Drummond et Arth.), | Smith (Wentworth), |
| Logan, | Taylor, |
| Maclean (York-S.), | Tisdale, |
| Macpherson, | Verville—24. |

Membres devant agir au nom de la Chambre des Communes.

N° 7.—COMITE DES COMPTES PUBLICS.

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Kemp, |
| Alcorn, | Kennedy, |
| Ames, | Knowles, |
| Aylesworth, | Lake, |
| Barker, | Lancaster, |
| Belcourt, | Lapointe, |
| Bennett, | Laurence, |
| Bergeron, | Law, |
| Bickerdike, | LeBlanc, |
| Blain, | Lennox, |
| Borden (Sir Frederick), | Léonard, |
| Burrows, | Loggie, |
| Campbell, | Macdonald, |
| Carney, | McCarthy (Calgary), |
| Cash, | McColl, |
| Chisholm (Antigonish), | McKenzie, |
| Clare, | McLean (Queen, I.-P.-E.), |
| Clarke, | Northrup, |
| Cochrane, | Oliver, |
| Cockshutt, | Pardee, |
| Costigan, | Piché, |
| Daniel, | Pickup, |
| Demers, | Reid (Ristigouche), |
| Desjardins, | Rivet, |
| Emmerson, | Roche (Halifax), |
| Fielding, | Roche (Marquette), |
| Fitzpatrick, | Savoie, |
| Foster, | Sifton, |
| Geoffrion, | Sinclair, |
| German, | Sloan, |
| Gervais, | Smith (Wentworth), |
| Greenway, | Sproule, |
| Haggart, | Stewart, |
| Hughes (King, I.-P.-E.), | Stockton, |
| Hughes (Victoria), | Taylor, |
| Hyman, | Ward, |
| Ingram, | Zimmerman.—75. |
| Jackson (Selkirk), | |

Le quorum du dit comité est fixé à 21 membres.

N° 8.—BANQUES ET COMMERCE.

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Hyman, |
| Ames, | Ingram, |
| Archambault, | Johnston, |
| Armstrong, | Kemp, |
| Avery, | Lake, |
| Barker, | Lalor, |
| Barr, | Lanctôt, |
| Beauparlant, | Laurier (Sir Wilfrid), |
| Béland, | Lavergne (Drum. et Arth.), |
| Belcourt, | Law, |
| Bennett, | Lefurgey, |
| Bergeron, | Lemieux, |
| Bickerdike, | Lewis, |
| Blain, | Logan, |
| Bole, | Loggie, |
| Borden (Sir Frederick), | Lovell, |
| Borden (Carleton), | Macdonell, |
| Bourassa, | Maclean (York-O.), |
| Boyce, | McCarthy (Calgary), |
| Bristol, | McCarthy (Simcoe), |
| Brown, | McIntyre, |
| Bruneau, | McKenzie, |
| Bureau, | McLennan, |
| Burrows, | Marcil (Bonaventure), |
| Caldwell, | Mayrand, |
| Calvert, | Miller, |
| Campbell, | Monk, |
| Carney, | Morin, |
| Carrier, | Osler, |
| Cash, | Pardee, |
| Clarke, | Parmelee, |
| Clements, | Paterson, |
| Cochrane, | Perley, |
| Cockshutt, | Pickup, |
| Conmee, | Porter, |
| Copp, | Power, |
| Costigan, | Ratz, |
| Delisle, | Reid (Grenville), |
| Demers, | Reid (Ristigouche), |
| Derbyshire, | Roche (Halifax), |
| Dubeau, | Ross (Rimouski), |
| Emmerson, | Rousseau, |
| Fielding, | Savoie, |
| Finlay, | Schell (Glengarry), |
| Forget, | Sifton, |
| Fortier, | Sinclair, |
| Foster, | Smith (Wentworth), |
| Fowler, | Sproule, |
| Galliher, | Stewart, |
| Ganong, | Stockton, |
| Gauvreau, | Talbot, |
| Geoffrion, | Taylor, |
| Gervais, | Telford, |
| Gladu, | Thompson, |
| Gordon, | Tisdale, |
| Grant, | Tobin, |
| Gunn, | Verville, |
| Guthrie, | Ward, |
| Haggart, | Wilmot, |
| Hall, | Wilson, (Len'x et Addin.), |
| Harty, | Worthingham, |
| Henderson, | Wright (Renfrew), |
| Herron, | Zimmerman.—128. |
| Hughes (King, I.-P.-E.), | |
| Hughes (Victoria), | |

Le quorum du dit comité est fixé à 21 membres.

N° 9.—AGRICULTURE ET COLONISATION.

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Laurier (L'Assomption) |
| Archambault, | Lavergne (Drum. et Arth.), |
| Armstrong, | LeBlanc, |
| Barr, | Lennox, |
| Beauparlant, | Léonard, |
| Béland, | Lewis, |
| Black, | Lovell, |
| Blain, | Macdonald, |
| Bland, | MacLaren, |
| Bourassa, | McColl, |
| Bourbonnais, | McCool, |
| Boyer, | McCraney, |
| Brabazon, | |

Broder,
Brown,
Bureau,
Burrows,
Caldwell,
Calvert,
Carrier,
Carvell,
Cash,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Huron),
Christie,
Clare,
Clarke,
Clements,
Cochrane,
Conmee,
Copp,
Crawford,
Crocket,
Cyr,
Delisle,
Derbyshire,
Desjardins,
Devlin,
Dugas,
Elson,
Ethier,
Finlay,
Fisher,
Gauvreau,
Girard,
Gordon,
Greenway,
Gunn,
Henderson,
Herron,
Hughes (King, I.-P.-E.),
Hughes (Victoria)
Hunt,
Ingram,
Jackson (Elgin)
Jackson (Selkirk)
Kennedy,
Knowles,
Lachance,
Lake,
Lalor,
Lanctôt,
Laurence,
McIntyre,
McKenzie,
McLean (Queen, I.-P.-E.),
McLennan,
Marcile (Bagot),
Martin (Queen, I.-P.-E.),
Martin (Wellington),
Meigs,
Miller,
Monk,
Morin,
Oliver,
Paquet,
Parent,
Pickup,
Proulx,
Ratz,
Reid (Grenville),
Roche (Marquette),
Ross (Rimouski),
Ross (Yale-Cariboo),
Rousseau,
Savoie,
Schaffner,
Schell (Glengarry),
Schell (Oxford),
Seagram,
Sinclair,
Smith (Nanaïma),
Smith (Oxford),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Staples,
Talbot,
Taylor,
Telford,
Thompson,
Turgeon,
Turiff,
Walsh,
Watson,
Wilmot,
Wilson,
(Len'x & Addin.),
Wilson (Russell),
Worthington,
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew).—122.

Le quorum du dit comité est fixé à huit membres.

## NOMINATION DU COMITE DE LA BIBLIOTHEQUE.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Qu'il soit nommé un comité spécial composé de MM. Bourassa, Bristol, Brodeur, Calvert, Demers, Hyman, Laurier (Sir Wilfrid), Knowles, Grant, Smith (Nanaïmo), Foster, Bergeron, Pardee, Stockton et Monk, pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la Bibliothèque du Parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres devant s'occuper de la Bibliothèque ; et il est ordonné qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

La proposition est adoptée.

## NOMINATION DU COMITE DES IMPRESSIONS.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Qu'il soit ordonné d'envoyer au Sénat un message informant Leurs Honneurs que cette Chambre s'unira à eux pour former un comité mixte des deux Chambres au sujet des Impressions du Parlement ; et que les membres du comité spécial permanent des Impressions, savoir :—MM. Bristol, Bergeron, Cyr, Dyment, Gervais, Henderson, Hughes (Victoria), Johnston, Lavergne (Drummond et Arthabaska), Logan, Maclean (York-Sud), Macpherson, McColl, Oliver, Pardee, Parmelee, Piché, Roche (Marquette), Ross (Yale-Caribou), Smith (Oxford), Smith (Wentworth), Taylor, Tisdale et Verville, agiront au nom de cette Chambre comme membres dudit comité mixte des Impressions du Parlement.

La proposition est adoptée.

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai l'honneur de déposer le troisième volume du rapport de l'auditeur général pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.

## PREMIERE LECTURE

D'un bill (n° 14) tendant à modifier la loi concernant les poids et mesures.—M. Archie Campbell.

## QUESTIONS.

### CIE DE NAVIGATION ET DE CHEMIN DE FER DE LA QU'APPELLE, LAC LONG ET SASKATCHEWAN.

M. BORDEN demande :

1. Copie de tous contrats et conventions entre le gouvernement ou aucun de ses départements et la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan et de tous arrêtés du conseil, rapport, papiers, documents et correspondance concernant,—

(a) tout prêt à la dite cempagnie ;

(b) toute dette de la dite compagnie envers la Couronne ou le gouvernement ;

(c) toutes terres auxquelles la compagnie peut avoir droit en vertu de tout statut, contrat ou convention ;

(d) toute terre octroyée ou gagnée pour la compagnie ;

(e) la région dans laquelle ces terres peuvent être choisies par la compagnie ;

(f) toute augmentation, changement ou modification apportés aux limites de la région dans laquelle ces terres peuvent être choisies par la compagnie ou par aucun acquéreur ou cessionnaire des dites terres.

2. Copie de toute correspondance concernant les sujets ci-dessus mentionnés échangée entre le gouvernement ou aucun de ses départements ou aucun officier ou particulier agissant pour le gouvernement et la dite compagnie ou aucun de ses officiers ou aucun particulier agissant ou censé agissant pour elle ou aucun cessionnaire ou acquéreur de la dite compagnie.

3. Copie de tous arrêtés du conseil touchant ou concernant l'octroi en terres de la dite compagnie ou la région dans laquelle ces terres peuvent être choisies ou toute augmentation ou modification des limites de la dite région.

4. Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses départements ou officiers et la Compagnie des Terres de la Vallée de la Saskatchewan ou aucun officier ou particulier censé agissant pour cette compagnie et tous particulier ou particuliers, maison ou maisons d'affaires, syndicat ou syndicats de qui la Compagnie des Terres de la Vallée de la Saskat chewan a acquis quelque partie de l'octroi en terres de la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.

5. Copie de toute correspondance entre aucun actionnaires ou particuliers intéressés dans la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan et le gouvernement ou aucun de ses départements ou officiers et de toutes réclamations et demandes faites par cette compagnie ou par aucun particulier ayant des intérêts dans la dite compagnie contre le gouvernement au sujet du dit octroi en terres ou de choix des terres ou d'aucune des questions ci-dessus mentionnées.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Comme la réponse à cette question implique beaucoup de travail, je demande qu'elle soit différée jusqu'à nouvel ordre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre se rappelle que j'ai donné avis de cette question dès avant la convocation des Chambres, pour que la réponse ne donnât pas lieu à des retards. J'espère que l'honorable ministre fera diligence.

M. OLIVER : L'honorable député peut être certain qu'il n'y aura pas de retard sérieux.

NAUFRAGES SUR LE SAINT-LAURENT.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Combien de naufrages ont eu lieu dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent pendant la saison de 1905 ?

2. Dans combien des dits naufrages y a-t-il eu perte complète du navire et de son chargement, ou de l'un ou de l'autre ?

3. A quelle cause est attribué chacun de ces naufrages ?

4. Quelle est la valeur de la propriété perdue ou détruite par suite des dits naufrages ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (pour le ministre de la Marine) :

1. 8.

2. 1.

3. (a) échouement, 13 ; (b) collision, 5.

4. D'après les rapports reçus au ministère de la Marine et des Pêcheries, les pertes occasionnées par quatre naufrages se sont élevées à $47,000. Dans les autres cas, les rapports ne mentionnent pas les pertes.

M. R. L. BORDEN :

1. Quel montant d'emprunts temporaires contractés par le gouvernement était échu le 1er mars 1906 ?

2. Quel est le taux moyen d'intérêt payable sur lesdits emprunts ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le 1er mars 1906, les emprunts temporaires non remboursés s'élevaient à £1,400,000. £600,000 ont été empruntés le 28 septembre et portent intérêt à 3½ pour 100 par année ; £800,000 ont été empruntés le 1er novembre 1905, pour le rachat d'une dette arrivant à échéance.

2. Le taux de l'intérêt est de 3⅝ pour 100 par année. La moyenne de l'intérêt sur ces deux emprunts est de 3·52.

RECETTES DOUANIERES A PORT-STANLEY, PORT-BRUCE ET PORT-BURWELL.

M. INGRAM :

1. Quelles ont été les recettes des douanes à Port-Stanley chaque année depuis le 30 juin 1896 ?

2. Quelles ont été les recettes des douanes à Port-Bruce chacune des années depuis le 30 juin 1896 ?

3. Quelles ont été les recettes des douanes à Port-Burwell chacune des années depuis le 30 juin 1896 ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Voici un tableau indiquant les recettes de la douane à ces différents ports :

| — | Port Stanley. | Port-Bruce. | Port-Burwell. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| 1896-97 | 1,886 55 | Aucune. | 304 73 |
| 1897-98 | 4,496 87 | Aucune. | 393 70 |
| 1898-99 | 6,236 63 | Aucune. | 688 30 |
| 1899-1900 | 8,095 22 | Aucune. | 1,003 30 |
| 1900-01 | 3,038 65 | Aucune. | 1,878 46 |
| 1901-02 | 2,230 99 | Aucune. | 1,442 88 |
| 1902-03 | 39,178 03 | Aucune. | 1,813 14 |
| 1903-04 | 36,326 24 | Aucune. | 2,533 75 |
| 1904-05 | 25,669 93 | bureau fermé en février 1905. | 1,395 35 |

TRAVAUX DANS LE PORT DE PORT-STANLEY.

M. INGRAM :

1. Toutes les personnes employées aux travaux du havre à Port-Stanley ont-elles été payées ? Dans la négative, pourquoi ?

2. Si quelque balance est due à quelqu'une d'elles, depuis quelle date est-elle due ?

3. Quels sont les noms de ces personnes, et le montant dû à chacune d'elles ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : D'après les renseignements parvenus au ministère des Travaux publics, tous les bordereaux de paye pour la main-d'œuvre ont été payés. Le chèque couvrant le dernier a été envoyé le 15 du mois dernier.

M. W. T. R. PRESTON.

M. URIAH WILSON :

1. M. W. T. R. Preston, commissaire fédéral d'immigration à Londres, Angleterre, est-il venu en Canada vers la fin de décembre 1905 ou au commencement de janvier 1906, pour affaires officielles ?

2. Le gouvernement a-t-il fait appeler M. Preston ?

3. Ce monsieur a-t-il demandé l'autorisation de visiter le Canada ?

4. Ce monsieur est-il ou non sous la dépendance du haut commissaire du Canada à Londres ?

M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. Oui.
3. Non.
4. Oui.

FOURNITURE DE L'HUILE AU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL PAR LA NEW-BRUNSWICK PETROLEUM CO.

M. BARKER :

1. Combien de chargements d'huile ont été vendus en 1905 par la Compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick au gouvernement pour ses lignes ferrées ?

2. Quelle quantité totale d'huile, s'il en est, a été vendue en 1905, et à quel prix ?

3. Quelle quantité d'huile, s'il en est, a été expédiée par la dite compagnie au gouvernement, de Memramcook à Moncton ou ailleurs chacun des mois de l'année 1905 ?

M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Six chargements de wagons et 168 barils de pétrole brut ont été achetés de la "New-Brunswick Petroleum Co." durant l'année 1905, pour l'Intercolonial.

2. 43,824 gallons ; le prix était de 10 cents par gallon, livre à Memramcook.

3. Janvier, rien ; février, 7,926 gallons ; mars, rien ; avril, 6,996 gallons ; mai, 889 gallons ; juin, 7,075 gallons ; juillet, 6,129 gallons ; août, 949 gallons ; septembre, 6,-129 gallons ; octobre, 953 gallons ; novembre, 6,338 gallons ; décembre, 440 gallons.

Le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'a rien eu a faire avec cette compagnie.

LA "EASTERN RAILWAY SUPPLY COMPANY."

M. BARKER :

1. Quel contrat ou conventions (s'il en est) ont été passés entre la compagnie dite "Eastern Railway Supply Company", à titre de principal ou autrement, et le Gouvernement, depuis le 1er juillet 1902, pour la vente ou la fourniture aux chemins de fer de l'Etat de courroies de transmission, manches à eau, ferronnerie, vernis, fil métallique pour clôture ou autres matériaux pour chemins de fer ? La dite compagnie a-t-elle fourni, à commission ou autrement, de semblables articles aux dits chemins de fer depuis la dite date ?

2. Quelle est la date et le montant de ces contrats, conventions ou arrangements (s'il en est), et pour quelle durée ont-ils été faits ?

3. Quelles sommes (s'il en est), ont été payées à la dite compagnie ou à ses directeurs par le Gouvernement pendant les années écoulées depuis la dite date et le 31 décembre 1905 ?

4. La dite compagnie est-elle légalement constituée ? Dans l'affirmative, quelle est sa nature et où a-t-elle été légalement constituée ?

5. Si elle n'est pas légalement constituée, quels sont les noms, domiciles et professions des personnes formant la compagnie ?

6. Où est le bureau de la dite compagnie ?

7. Quels sont les noms, domiciles et genre d'occupation du président et du secrétaire.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

Les questions 1, 2 et 3 exigent une réponse beaucoup trop longue pour qu'il soit possible de la donner en ce moment. L'honorable député ayant déjà proposé un ordre de la Chambre portant sur le même sujet, les papiers seront déposés sous le plus bref délai possible.

4. Sans tenir ses renseignements d'une source officielle, le ministère est informé que la compagnie a été légalement constituée en vertu des lois de la colonie de Terre-Neuve.

5. Le n° 4 répond à cette question.

6. Au meilleur de notre connaissance, à Halifax, N.-E.

7. Le ministère ne connaît pas le nom du président ; mais si l'on consulte les soumissions, on remarque qu'elles sont signées par F. Fred Pearson, d'Halifax, en sa qualité de secrétaire de cette compagnie.

LA PESTE PORCINE.

M. CLEMENTS :

1. Quels townships dans Kent est et ouest sont mis en quarantaine par suite de la peste porcine ?

2. Depuis combien de temps chacun des dits townships a-t-il été mis en quarantaine, et combien de cas de maladie ont été signalés dans chacun de ces townships au cours de l'an dernier ? Quel est le nom du township et de la localité dans chaque cas ?

3. Quels officiers du gouvernement ou médecins vétérinaires sont présentement employés dans chacun de ces townships, et quels sont le salaire et la dépense en détail de chacun des dits officiers ou vétérinaires employés au sujet de la dite peste ?

4. Quel montant a été payé l'an dernier par le gouvernement par suite de ladite quarantaine ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Tilbury-est, Raleigh, East Dover, West Dover, Chatham, Harwich, Camden, Howard,

2. Tilbury-est, Raleigh, East Dover, West Dover, Chatham et Harwich furent mis en quarantaine le 22 octobre 1902 ; les townships de Camden et de Howard le furent le 1er mai 1905.

Le township de Camden avait d'abord été mis en quarantaine en même temps que les

autres, le 22 octobre 1902, mais il en fut relevé le 25 novembre de la même année.

Voici comment se répartissent les 141 porcs au sujet desquels il a été fait rapport et qui furent abattus dans le township de Harwich, et des 13 qui furent abattus dans celui de Chatham :

| | |
|---|---|
| Harwich : | |
| 7 avril, lot 24, rang 3 | 36 |
| 6 avril, lot 20, rang 2 | 45 |
| 24 octobre, lot 20, rang 2 | 60 |
| Chatham : | |
| 25 septembre, lot 20, rang 3 | 13 |
| | 154 |

3. Nul officier ou vétérinaire de l'Etat n'est spécialement attaché à l'un quelconque de ces townships. Quatre inspecteurs ont sous leur surveillance un territoire plus étendu qui comprend ces townships ; ils sont chargés de l'inspection des wagons chargés de porcs que l'on mène à l'abattage. Voici leurs noms ainsi que les sommes qui leur ont été versées au cours de l'année dernière :

| | |
|---|---|
| W. Clapp, services et dépenses, de mai à décembre | $ 77 85 |
| H. W. Fry, honoraires d'inspection, du 16 mai au 31 décembre | 175 00 |
| R. C. Coates, honoraires d'inspection, du 13 mai au 31 décembre | 294 24 |
| Henry Boyd, honoraires d'inspection, du 22 mai au 31 décembre | 390 55 |

En outre, nous employons quatre vétérinaires inspecteurs nommés en vertu de l'Acte concernant les maladies infectieuses chez les animaux, 1903 ; ils déploient leur activité dans les townships précités aussi bien qu'ailleurs. Mais ces inspecteurs ne s'occupent pas seulement de la peste des porcs, ils sont tenus de surveiller toutes les maladies prévues par l'Acte que je viens de mentionner. Voici leurs noms et les sommes versées à chacun d'eux au cours de l'année dernière :

| | |
|---|---|
| J. R. Thorne, dépenses, du 4 mai au 17 juillet | $ 3 73 |
| J. R. Thorne, une armée d'appointements | 250 00 |
| | $253 73 |
| H. B. Perdue, dépenses, du 2 janvier au 31 décembre | 366 19 |
| M. B. Perdue, une année d'appointements | 1,400 00 |
| | $1,766 19 |
| J. Kime, fils, dépenses, de mars à octobre | 56 93 |
| J. Kime, fils, une année d'appointements | 250 00 |
| | $306 93 |
| W. B. Rowe, dépenses, du 9 février au 31 décembre | 54 46 |
| W. B. Rowe, une année d'appointements | 250 00 |
| | $304 46 |

M. FISHER.

4. Dans les townships précités, il a été payé l'année dernière $714.64 à titre de compensation pour l'abattage des porcs atteints de la peste porcine.

TUBES ET TUYAUX EN FER.

M. CLEMENTS :

1. Quel est le droit payé sur les tuyaux et tubes en fer soudés bout à bout ou à recouvrement importés des Etats-Unis en Canada ?
2. Quelle quantité de ces articles a été importée l'an dernier ?
3. Le gouvernement se propose-t-il de modifier prochainement les droits imposés sur les dits articles ?
4. Dans l'affirmative, a-t-il l'intention d'augmenter ou d'abaisser les droits ?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Les droits sur les tuyaux et tubes en fer soudés bout à bout et à recouvrement importés des Etats-Unis sont les suivants :

(a) D'un diamètre de deux pouces ou moins, 35 pour 100 ad valorem ;

(b) D'un diamètre de plus de deux pouces, 15 pour 100 ad valorem ;

(c) Les tubes sont admis en franchise lorsqu'ils doivent servir à l'exploitation minière et que leur diamètre est d'au moins deux pouces et demi.

2. Au cours de l'exercice expiré le 30 juin dernier, il a été importé des Etats-Unis des tubes passibles de droits pour les sommes suivantes:

D'un diamètre de 2 pouces ou moins, $69,270.

D'un diamètre de plus de 2 pouces, $473,628.

Dans les rapports statistiques, il n'est pas tenu de compte spécial des tubes destinés à l'exploitation minière et admis en franchise.

3 et 4. Il n'est pas d'usage que le gouvernement fasse connaître à l'avance les changements qu'il se propose de faire subir au tarif.

EXPLORATION DE LA THAMES.

M. CLEMENTS :

1. La rivière Thames a-t-elle été explorée depuis le lac Sainte-Claire jusqu'à la cité de Chatham dans le but de porter la profondeur du chenal à quinze pieds ?
2. Quand ces travaux d'exploration ont-ils été faits ?
3. Quel a été le résultat de ces travaux ?
4. Le Gouvernement se propose-t-il d'améliorer le chenal de ladite rivière conformément aux données fournies par l'exploration ?
5. Quand lesdites améliorations seront-elles faites ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. En septembre, octobre et novembre 1904.
3. Le rapport porte la date du 2 février 1905; si l'honorable député le désire, il en sera déposé une copie.

DRAGAGE DE LA THAMES.

M. CLEMENTS :

1. Le Gouvernement sait-il qu'il est urgent de draguer le chenal à l'embouchure de la rivière Thames, dans la province d'Ontario ?

2. L'attention du Gouvernement a-t-elle été appelée sur la nécessité de ces travaux ?

3. Le Gouvernement sait-il que la cité de Chatham et le district avoisinant subissent de fortes pertes à raison de l'enlisement dudit chenal ?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de rendre ce chenal navigable prochainement ?

5. Dans l'affirmative, quand les travaux commenceront-ils ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Il y a eu échange d'observations à ce sujet, et le ministère se propose de s'occuper de la question des améliorations au cours de la prochaine saison.

TABAC BRUT EN FEUILLE.

M. CLEMENTS :

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'élever les droits sur le tabac brut en feuille importé en Canada ?

2. Quelle quantité de tabac brut en feuille a été importée en Canada depuis le commencement de l'an dernier ?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Il n'est pas d'usage que le gouvernement fasse connaître à l'avance le détail des changements qui pourraient être faits au tarif.

2. Au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1904, il a été importé au Canada 14,707,457 livres de tabac brut en feuille.

FIL METALLIQUE A CLOTURE.

M. CLEMENTS :

1. Le gouvernement fait-il inspecter par ses officiers le fil métallique pour clôture importé en Canada?

2. Cette inspection (s'il en est) fait-elle connaître la qualité, l'espèce, etc., de ce fil métallique ?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Les employés de la douane font l'inspection du fil métallique à clôture importé au Canada, dans le but d'en déterminer la valeur quant aux droits à percevoir.

2. Pour ce qui est de la qualité ou de l'espèce de fil à clôture, les fonctionnaires de la douane se bornent à comparer les marchandises à la description qui en est faite sur la facture, à en estimer la valeur et à les classifier pour la perception des droits.

PORCS IMPORTES ET ABATTUS POUR L'EXPORTATION.

M. SPROULE (par M. Sam. Hughes) :

1. Combien a-t-il été importé de porcs des Etats-Unis au Canada pour y être abattus pour l'exportation pendant les années 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905 ?

2. Combien a-t-il été importé de livres de viande pour la consommation locale et pour l'exportation (s'il en a été exporté), en tenant un compte distinct des viandes fraîches et des viandes préparées, pendant les années 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905.

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Pour connaître le nombre de porcs importés puis abattus pour l'exportation, il faudrait recourir à une compilation dont la confection exigerait un certain temps. Les chiffres suivants feront connaître le poids total et la pleine valeur des porcs importés :

| Année. | Livres. | Valeur. |
|---|---|---|
| 1901 | 144,678 | 8,091 |
| 1902 | 116,366 | 6,812 |
| 1903 | 19,745 | 1,626 |
| 1904 | 135,459 | 7,317 |
| 1905 | 5,334,859 | 329,078 |

Pour ce qui est de la deuxième question, j'ai par devers moi tout ce qu'il faut pour y répondre, mais c'est une masse de chiffres dont la lecture prendra un temps considérable. Mieux vaudrait peut-être en demander communication sous forme de rapport; toutefois, si la Chambre l'aime mieux, je les lui communiquerai tout de suite.

M. R. L. BORDEN : Nous conviendrons que lecture en a été faite.

M. SAM. HUGHES : J'imagine que le ministre contenterait pleinement le motionnaire en lui permettant de prendre connaissance des documents.

L'honorable M. G.-E. FOSTER : Donnez lecture du premier et du dernier.

M. PATERSON : Je vais les faire remettre à l'honorable député (M. Sproule). Nous pourrons considérer la question comme ayant reçu sa réponse. J'ai répondu à la première partie, et nous pourrions laisser de côté la seconde.

DEPENSE RELATIVE A L'IMMIGRATION.

M. SPROULE (par M. Sam. Hughes) :

1. Combien a-t-il été dépensé en 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905 pour favoriser et aider l'immigration en général, différence mise entre l'immigration des Etats-Unis et celle des pays européens ?

2. Quelle aide est accordée aux compagnies de paquebots, aux agences de passage, aux corporations ou associations religieuses, charitables ou autres, pour envoyer des immigrants au Canada, différence mise entre le montant payé pour les enfants et les adultes respectivement?

M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Je réponds à la première question par les chiffres suivants :

| Exercice. | Pendant les cinq années finissant le 30 juin 1905, il a été dépensé pour favoriser et aider l'immigration : | Pour faire venir des immigrants des E.-Unis, il a été dépensé environ | Pour faire venir des immigrants de la Gr.-Bret. et d'Irl., il a été dépensé environ | Pour faire venir des immigrants des pays européens et d'Islande, il a été dépensé environ |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ | $ | $ |
| 1900-1901. | 444,729 63 | 144,000 | 110,000 | 43,000 |
| 1901-1902. | 484,841 55 | 178,000 | 121,000 | 58,000 |
| 1902-1903. | 642,913 74 | 161,000 | 205,000 | 60,000 |
| 1903-1904. | 744,788 50 | 205,000 | 236,000 | 78,000 |
| 1904-1905. | 972,356 69 | 318,000 | 198,000 | 130,000 |

2. Les agences de passage, etc., de la Grande-Bretagne touchent une remise sur les billets vendus aux cultivateurs, aux ouvriers agricoles, aux domestiques et aux personnes qui, désirant se livrer à ces occupations, s'embarquent la première fois pour le Canada. Cette remise est de 7 shillings pour toute personne âgée de plus de 12 ans, et de 3 shillings pour chaque émigrant n'ayant pas atteint cet âge.

Pour la même classe de gens, l'Armée du Salut touche une remise de 12 shillings par adulte et de 6 shillings par enfant âgé de 1 à 12 ans. En outre, il lui est versé £20 par mois pour accroître son fonds d'immigration en Grande-Bretagne ; il lui est accordé $2,000 pour l'exercice 1905-6 afin de l'aider à défrayer les dépenses qu'elle s'impose pour faire faire en Grande-Bretagne des conférences sur le Canada, $1,000 pour l'exercice 1905-6 et autre subvention de $1,000 pour l'année civile de 1906 afin de l'aider à placer les immigrants après leur arrivée au Canada.

La "British Women's Emigration Society" et la "Women's Domestic and Business Guild of Canada" reçoivent $3 par domestique qu'elles amènent au Canada.

A diverses sociétés philanthropiques il est payé $2 pour chaque enfant qu'elles envoient au Canada, pourvu que ces enfants n'aient jamais été internés dans les maisons de correction, les écoles industrielles, les maisons de travail, les pénitenciers, les prisons ou autres institutions publiques de cette nature.

Aux compagnies de paquebots qui transportent au Canada des immigrants venant de l'Irlande il est payé £1 pour chaque billet et 10 shillings par demi-place, le coût du passage de l'immigrant se trouvant réduit d'autant.

Aux Etats-Unis, les sous-agents reçoivent $3 pour chaque adulte mâle, $2 pour chaque adulte femelle et $1 pour chaque enfant âgé de moins de 18 ans qu'ils envoient au Canada pour s'y livrer aux travaux des champs.

On paie à la "North Atlantic Trading Company" une prime de £1 pour chaque homme, femme et enfant appartenant à la classe agricole, et sur chaque serviteur âgé de plus de dix-huit ans venant au Canada de la Hollande, du Danemark, de la Russie, de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, du Luxembourg, de la Norvège, de la Suède, de la Finlande et de la Suisse, pourvu que la compagnie fasse une propagande active dans la presse, par des publications et la distribution de brochures, en même temps que par des agents dans les districts agricoles des pays susnommés, et qu'elle ne dépense pas moins de $15,000 pour cette propagande. On ne paie aucune prime pour l'immigrant qui n'est pas sain mentalement et physiquement, ou qui est un criminel ou a un passé criminel, et l'on fait payer à la compagnie tous les frais qu'entraîneront l'entretien et le renvoi de ces immigrants dans leur pays. Le paiement des primes est limité à 5,000 immigrants de la Galicie, de la Bukowine, de la Pologne, les Allemands exceptés. Le Gouvernement accorde une subvention de £750 par année à la compagnie pour la propagande spéciale qu'elle fait dans la Norvège, la Suède et la Finlande, pourvu que la compagnie applique de son côté une somme additionnelle de £1,000 par année à ce travail spécial. La compagnie a déposé £1,000 comme garantie de la bonne exécution de ses engagements, et cette somme porte intérêt à trois pour cent par année.

## LE PROCEDE MALEIN CONTRE LA GOURME.

M. SPROULE (par l'organe de M. Hughes) :

1. Combien d'examens d'après le procédé Malein ont été faits au sujet de la gourme des chevaux en 1905 ?
2. Quel en est le nombre dans chaque province, et combien d'animaux ont été abattus à la suite de ces examens, et quelle compensation (s'il en est) a été payée à ce sujet ?
3. Le département de l'Agriculture considère-t-il que le susdit procédé est de nature à établir un diagnostic ?

M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. On a fait pendant l'exercice terminé le 31 octobre les examens suivants d'après le procédé Malein :

| | |
|---|---|
| Québec | 411 |
| Ontario | 181 |
| Manitoba | 1,414 |
| Territoires du Nord-Ouest | 2,714 |
| Colombie-Anglaise | 164 |
| Yukon | 15 |
| | 4,899 |

2.

| Province. | Examinés et abattus. | Abattus à l'inspection. | Compensation totale accordée. |
|---|---|---|---|
| | | | $ c. |
| Québec | 254 | 65 | 23,091 06 |
| Ontario | 77 | 7 | 5,672 50 |
| Manitoba | 591 | 70 | 52,776 66 |
| Territoires du N.-O. | 829 | 113 | 59,308 00 |
| Colombie-Anglaise | 95 | 3 | 6,303 20 |
| Yukon | 8 | 1 | 700 00 |
| | 1,854 | 259 | 147,851 42 |

3. Oui.

IMMIGRATION PENDANT LES CINQ DERNIERES ANNEES.

M. SPROULE (par l'organe de M. Hughes) :

1. Combien d'immigrants ont été déportés en 1903, 1904 et 1905 pour cause de maladie, ou comme étant physiquement et mentalement incapables de pourvoir à leur subsistance sans avoir recours à la charité publique ?

2. Quel est le nombre des immigrants arrivés et établis en Canada en 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905, et quel est leur pays d'origine ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le nombre total d'immigrants déportés a été :

| | | |
|---|---|---|
| Pour l'exercice financier | 1902-03 | 340 |
| " " | 1903-04 | 359 |
| " " | 1903-05 | 697 |
| | | 1396 |

2. Le nombre total d'immigrants arrivés et établis en Canada pendant les années 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905, de même que le nom des pays d'où ils viennent sont donnés dans le tableau suivant:

JUGES FAISANT PARTIE DE COMPAGNIES D'AFFAIRES.

M. SPROULE (par l'organe de M. Taylor) :

1. L'attention du gouvernement a-t-elle été attirée sur les articles publiés dans la presse à l'effet qu'on ne tiendrait pas compte des dispositions statutaires défendant aux juges d'agir comme directeurs de compagnies d'affaires ou autrement ?

2. Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour s'assurer si ces articles sont fondés ?

3. Quelle est l'opinion du gouvernement à ce sujet ?

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) :

1. Oui.

2. Aucune plainte particulière n'a été adressée au département contre aucun juge, mais le Gouvernement croit qu'il est à propos de proposer une législation qui imposera une sanction des articles 7, 4 et 5, Ed. vii, chapitre 31.

3. Le Gouvernement est d'avis que les juges devraient obéir à la loi. Les règles de la Chambre ne m'autorisent pas à exprimer une opinion sur un sujet de ce genre, mais si je devais en avoir une je serais d'avis que les juges doivent se conformer à la loi.

L'EMBARGO SUR LE BETAIL CANADIEN.

M. SPROULE (par l'organe de M. Taylor) :

1. Des représentations ont-elles été faites depuis le 1er janvier 1896 au gouvernement impérial à l'effet d'abroger l'embargo sur le bétail du Canada exporté en Grande-Bretagne ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces représentations ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Aucune représentation n'a été faite.

VENTE DE REMEDES BREVETES.

M. SPROULE (par l'organe de M. Taylor) :

1. Le Gouvernement a-t-il pris en considération la question d'empêcher ou de contrôler par

NATIONALITÉ DES IMMIGRANTS.

Arrivés et établis au Canada de 1901 à 1905.

| Nationalité. | 1900-01. | 1901-02. | 1902-03. | 1903-04. | 1904-05. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Anglais et gallois | 9,401 | 13,095 | 32,510 | 36,694 | 49,617 | 141,317 |
| Ecossais | 1,476 | 2,853 | 7,046 | 10,552 | 11,744 | 33,671 |
| Irlandais | 933 | 1,311 | 2,236 | 3,128 | 3,998 | 11,606 |
| Total de la Grande-Bretagne | 11,810 | 17,259 | 41,792 | 50,374 | 65,359 | 186,594 |

## NATIONALITE DES IMMIGRANTS—*Suite.*

Arrivés et établis au Canada de 1901 à 1905.

| Nationalité. | 1900-01. | 1901-02. | 1902-03. | 1903-04. | 1904-5. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Africains du Sud | ..... | ..... | ..... | 21 | 35 | 56 |
| Australiens | 3 | 11 | 56 | 58 | 204 | 322 |
| Autrichiens | 228 | 320 | 781 | 516 | 837 | 2,682 |
| Bohémiens | 9 | 3 | 16 | 91 | 107 | 226 |
| Buckowiniens | 128 | 550 | 1,759 | 1,578 | 1,123 | 5,138 |
| Croatiens | 65 | 59 | 1 | 16 | 27 | 168 |
| Dalmatiens | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 4 |
| Galiciens | 4,702 | 6,550 | 8,382 | 7,729 | 6,926 | 34,289 |
| Hongrois | 546 | 1,048 | 2,074 | 1,091 | 981 | 5,740 |
| Magyars | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | 5 |
| Ruthènes | ..... | ..... | ..... | ..... | 3 | 3 |
| Slaves | 14 | 27 | 82 | 116 | 47 | 286 |
| Syriens | ..... | ..... | ..... | ..... | 47 | 286 |
| Belges | 132 | 223 | 303 | 858 | 796 | 2,312 |
| Brésiliens | ..... | ..... | ..... | 2 | 1 | 3 |
| Chinois | 7 | 2 | ..... | ..... | ..... | 9 |
| Bulgares | ..... | 1 | 7 | 14 | 2 | 24 |
| Hollandais | 25 | 35 | 223 | 169 | 128 | 733 |
| Français | 360 | 431 | 937 | 1,534 | 1,743 | 5,005 |
| Allemands | 984 | 1,048 | 1,869 | 2,966 | 2,721 | 9,588 |
| Prussiens | ..... | ..... | 5 | 11 | 28 | 44 |
| Saxons | ..... | ..... | 13 | 8 | 10 | 31 |
| Indiens des Antilles | ..... | ..... | 17 | 52 | 69 | 138 |
| Bermudiens | ..... | ..... | 6 | 3 | 8 | 17 |
| Grecs | 81 | 161 | 193 | 191 | 98 | 724 |
| Hébreux | 2,765 | 1,015 | 2,066 | 3.727 | 7,715 | 17,288 |
| Italiens | 4,710 | 3,828 | 3,371 | 4,445 | 3,473 | 19,827 |
| Japonais | 6 | ..... | ..... | ..... | 354 | 360 |
| Terre Neuviens | ..... | ..... | 335 | 519 | 190 | 1,044 |
| Néo-Zélandais | ..... | ..... | 2 | 23 | 57 | 82 |
| Portugais | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 |
| Polonais | 162 | 230 | 274 | 669 | 745 | 2,080 |
| Perses | ..... | 1 | 40 | 5 | 8 | 54 |
| Roumains | 152 | 272 | 437 | 619 | 270 | 1,750 |
| Moldaves | ..... | 279 | 1 | ..... | ..... | 280 |
| Russes | 1,044 | 2,467 | 5,505 | 1,955 | 1,887 | 12,858 |
| Finlandais | 682 | 1,292 | 1,734 | 845 | 1,323 | 5,876 |
| Doukhobors | ..... | 12 | ..... | ..... | 24 | 36 |
| Mennonites | ..... | 52 | 38 | 11 | ..... | 101 |
| Espagnols | 14 | 1 | 7 | 5 | 10 | 37 |
| Suisses | 30 | 17 | 73 | 128 | 150 | 398 |
| Serves | 23 | ..... | 2 | 10 | 6 | 42 |
| Danois | 88 | 163 | 308 | 417 | 461 | 1,437 |
| Irlandais | 912 | 260 | 917 | 396 | 413 | 2,898 |
| Suédois | 485 | 1,013 | 2,477 | 2,151 | 1,847 | 7,973 |
| Norvégiens | 265 | 1,015 | 1,746 | 1,239 | 1,397 | 5,662 |
| Turcs | 37 | 17 | 43 | 29 | 30 | 156 |
| Arméniens | 62 | 112 | 133 | 81 | 78 | 446 |
| Egyptiens | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 | 10 |
| Syriens | 464 | 1,066 | 847 | 369 | 630 | 3,376 |
| Arabes | 98 | 70 | 46 | 58 | 48 | 320 |
| Venant des E.-U. *via* les ports maritimes. | 68 | 73 | ..... | ..... | ..... | 141 |
| Maltais | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | 2 |
| Malais | ..... | 5 | ..... | ..... | ..... | 5 |
| Nègres | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 | 5 |
| Indiens | ..... | ..... | ..... | ..... | 45 | 45 |
| Total des pays européens | 19,352 | 23,732 | 37,099 | 34,728 | 37,255 | 152,166 |
| Des Etats-Unis | 17,987 | 26,388 | 49,473 | 45,229 | 43,652 | 182,729 |
| Immigration totale | 49,149 | 67,379 | 127,364 | 130,331 | 146,266 | 521,489 |

M. OLIVER.

mesure législative l'annonce et la vente de remèdes brevetés contenant des drogues ou ingrédients de nature dangereuse ?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures à cette fin ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : La question est à l'étude.

RENVOI DU DETECTIVE SKEFFINGTON.

M. DANIEL :

1. Le détectif Skeffington s'est-il démis de son service ?

2. Quelle est la raison de sa démission ?

3. Une enquête a-t-elle été faite et lui a-t-on donné l'opportunité de se défendre ?

4. Peu avant sa démission a-t-il fait un rapport sur des irrégularités ou malversations commises par quelque employé du gouvernement sur l'Intercolonial ?

5. Quelle était la nature de ce rapport ?

6. Le gouvernement a-t-il pris quelque mesure à la suite de ce rapport, et quelle mesure ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Oui, il a été remercié de ses services.

2. Il ne remplissait pas ses devoirs d'une façon satisfaisante, et on a considéré qu'un changement était nécessaire dans l'intérêt du service.

3. On n'a pas jugé qu'une enquête était nécessaire.

4. Oui, il a porté des accusations contre certains employés qu'il disait s'être appropriés des timbres postaux appartenant au gouvernement.

5. Oui; le Gouvernement a envoyé à Moncton l'aide de l'avocat du département des Chemins de fer et Canaux tenir une enquête. Cette enquête a montré que le système en vigueur rendait impossible tout contrôle sur l'emploi des timbres, et nous l'avons réorganisé complètement. Il y a eu certainement des irrégularités, mais on n'a pas pu en faire porter la responsabilité sur aucun employé.

TRAVAUX DE DEFENSE D'ESQUIMAULT.

M. SAM. HUGHES (par l'organe de M. Taylor) :

1. Le gouvernement a-t-il pris possession des travaux de défense à Esquimault ?

2. Quelle force permanente est en service en cet endroit ?

3. De combien d'officiers, sous-officiers et soldats est composée cette force ?

4. Quelle proportion de cette force a été prise de la garnison impériale, de la force permanente du Canada ou autre moyen du recrutement ?

5. Quel sera le coût annuel de cette garnison ?

6. Se propose-t-on d'augmenter ou de diminuer cet effectif ?

7. Quelle somme (s'il en est) le Gouvernement se propose-t-il de dépenser sous peu pour l'armement d'Esquimault ?

L'honorable M. EMMERSON (répondant au nom du ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Non, pas encore ; le Canada paie le coût entier de l'entretien pendant l'année courante.

2, 3, 4. Aucune.

5. Environ $100,000 par année.

6. Pas à présent.

7. Il n'y a pas de nécessité de faire de dépense.

TRAVAUX DE DEFENSE A HALIFAX

M. SAM. HUGHES (par l'organe de M. Taylor) :

1. Le Gouvernement a-t-il pris possession des travaux de défense à Halifax ?

2. Quelle force permanente est en service en cet endroit ?

3. De combien d'officiers, sous-officiers et soldats est composée cette force ?

4. Quelle proportion de cette force a été prise de la garnison impériale, de la force permanente du Canada ou autre moyen du recrutement ?

5. Quel sera le coût annuel de cette garnison?

6. Se propose-t-on d'augmenter ou de diminuer cet effectif ?

7. Quelle somme (s'il en est) le gouvernement se propose-t-il de dépenser sous peu pour l'armement d'Halifax ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON pour le ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Oui.

2. Etat-major, compagnies n° 1 et n° 2 de l'artillerie royale canadienne de garnison ; une compagnie du génie royal canadien ; dépôt et compagnies numéros 1 à 6 du régiment royal canadien ; section n° 9 du parc d'artillerie ; détachement n° 4 du corps permanent de l'intendance ; détachement du corps médical permanent.

3. Quarante-trois officiers ; 1,117 sous-officiers et soldats.

4. Cent quarante-neuf faisaient partie de la garnison impériale ; 1,112 étaient enrôlés dans la troupe permanente ou furent recrutés après qu'il eut été décidé que nous nous chargerions de maintenir la garnison. Pour arriver à indiquer exactement le chiffre des uns et des autres il faudrait se renseigner auprès des diverses stations de la troupe permanente.

5. A peu près $800,000.

6. Nous ne nous proposons pas pour le moment d'augmenter, non plus que de diminuer, l'effectif à Halifax.

7. Aucune dépense n'est nécessaire.

IMMIGRANTS DE L'ARMEE DU SALUT.

M. URIAH WILSON :

1. Combien d'immigrants l'Armée du Salut a-t-elle amenés au Canada durant l'exercice clos le 30 juin 1905 et depuis le 1er juillet 1905 jusqu'au 1er mars 1906, respectivement ?

2. Où sont-ils envoyés et en a-t-on formé une colonie distincte, ou ont-ils été dispersés ?

3. Quelle somme le Gouvernement a-t-il payée à l'Armée du Salut, par tête d'immigrant ainsi introduit dans le pays ?

4. Quels ont été les arrangements faits par le Gouvernement avec l'Armée du Salut pour améliorer des immigrants au Canada ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Exercice clos le 30 juin 1905, 3,097 personnes. Du 1er juillet 1905 au 1er mars 1906, 702 personnes.

2. On n'en a pas formé des colonies distinctes ; on les a distribués dans toutes les parties du Canada.

3. Le Gouvernement a payé par tête de cultivateur, de journalier agricole, de domestique ou de personne se proposant de se livrer à une de ces occupations au Canada, une prime de 12 shillings pour ceux ou celles de plus de douze ans, et une prime de 6 shillings pour ceux ou celles de moins de douze ans.

4. Les arrangements conclus avec l'Armée du Salut sont les suivants :

(a.) Il sera payé des primes de la manière indiquée dans la réponse à la question n° 3, ci-dessus :

(b) Il sera payé à l'Armée du Salut £20 par mois en vue d'augmenter son fonds pour le recrutement des immigrants, avec l'entente que l'Armée fera connaître le Canada dans ses journaux :

(c) Il sera payé à l'Armée du Salut $2,000 pour solder les frais d'une tournée de conférences dans la Grande-Bretagne.

(d) Il sera payé à l'Armée du Salut pour l'exercice financier 1905-6, $1,000 comme rémunération du soin qu'elle prend des immigrants à leur arrivée.

(e) Il sera payé à l'Armée du Salut une subvention additionnelle de $1,000 pour l'année 1906 comme rémunération du soin qu'elle prend des immigrants à leur arrivée au Canada.

LOCATION DU BATIMENT DE J. W. WOOD, OTTAWA.

M. INGRAM :

1. Quelle partie de l'édifice de Wood, sur la rue Slater, Ottawa, est occupée par le département de la Milice ?

2. Combien y a-t-il de chambres dans l'édifice ? Quel est le nombre de chambres occupées par le dit département ?

3. Quel loyer est payé par le département pour les chambres qu'il occupe ?

4. Quelle est la durée du bail ?

5. D'autres départements de l'administration publique sont-ils installés dans quelque partie de l'édifice Wood ? Dans l'affirmative, combien, quel est le montant du loyer et quelles en sont les conditions ?

6. Le gouvernement sait-il quel a été le prix de construction de ce bâtiment ?

7. A combien est évalué cet immeuble pour les fins municipales ?

8. La vile d'Ottawa perçoit-elle des taxes sur cet immeuble ? Dans l'affirmative, quel en est le montant annuel ?

M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. La partie de l'est et l'étage supérieur de la partie de l'ouest.

2. Cent sept chambres. Le département de la Milice occupe actuellement 58 chambres.

3. Trente-six cents par pied carré, soit à peu près $12,500.

4. Bail de dix ans à partir de 1903.

5. Le département de l'Intérieur (bureau des géographes) en occupe deux étages, comprenant dix chambres, moyennant le loyer indiqué ci-dessus, de trente-six cents par pied carré.

6. Aucun renseignement.

7. Cent quinze mille dollars.

8. Le ministre se propose de s'en tenir à la déclaration qu'il a faite à la Chambre en février 1905, relativement à tous les nouveaux baux qui doivent être passés d'après ses ordres, et en vertu de laquelle la ville d'Ottawa percevra des taxes sur les immeubles pris à bail par l'Etat. Les arrangements pour la location du bâtiment furent conclus antérieurement à cette déclaration.

DEPOT DE CAVALERIE A FREDERICTON, N.-B.

M. CROCKET :

1. Le département de la Milice se propose-t-il d'établir cette année un dépôt de cavalerie à Fredericton, N.-B. ?

2. Dans la négative, se propose-t-on de rétablir la compagnie n° 4, R.R.C.I., qui a été transférée de Fredericton à Halifax l'an dernier ?

M. H. R. EMMERSON (pour le ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Non.

2. Pas pour le moment.

BATIMENTS TENUS A BAIL A OTTAWA.

M. TAYLOR :

1. Quels sont les chambres ou appartements autres que ceux possédés par le Gouvernement occupés par chaque département du service administratif dans la ville d'Ottawa ?

2. Quel loyer chaque département paie-t-il pour ces bâtiments, chambres ou appartements dans chaque cas ?

3. A qui le loyer est-il payable en ce qui concerne chaque bâtiment, chambre ou appartement ?

4. Quels sont les termes du bail en vertu duquel le gouvernement occupe chaque chambre ou appartement ?

5. Quelle est l'évaluation municipale et quelle est la valeur estimative de chaque bâtiment ainsi loué occupé entièrement par le Gouvernement ?

6. Est-il payé des taxes à la ville d'Ottawa ? sur aucun de ces édifices, et lesquelles ?

7. Dans la négative, est-il tenu compte de ce fait ?

M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1, 2 et 3. Musée géologique, rue Sussex, $600, P. Baskerville ; musée géologique, rue Sussex, $480, F. G. Johnson ; bureau des traducteurs français, $600, D. V. Ranger ; remise à charbon, bassin central, entrepôt d'alcool méthylique, $1,200, J. B. et W. A. Lamb ; magasin du département de la Milice, $300, McDougal et Cuzner ; bureau de la Douane, rue Wellington, $1,500, " Ottawa Building Company " ; département du Tra-

vail, rue Metcalfe, $1,200, la banque Molson; département du Travail, rue Metcalfe, $360, compagnie de télégraphe "Great North Western"; bureaux de l'arpenteur général, angle des rues Metcalfe et Slater, $3,000, "Ottawa Building Company"; magasin de la Gendarmerie à cheval, rue Wellington, $1,140, Slater et Sherwood; bureaux du commandant du district militaire n° 4, $500, compagnie de télégraphe "Great North Western"; département de l'Agriculture, bâtiment Impérial, rue Queen, $2,250, Charles Pearson; divers départements, bâtiment Seybold, à l'angle des rues Sparks et O'Connor, $6,500, J. A. Seybold; département de la Milice et de l'Intérieur, bâtiment de Wood, rue Slater, $12,500, compagnie Wood (à responsabilité limitée); relevé du canal de la baie Georgienne, département des Travaux publics,—relevé hydrographique, département de la Marine et des Pêcheries,—bâtiment de Corry, rue Rideau, $10,880, J. A. Corry; la commission des Chemins de fer, rue Queen, $5,300, compagnie Wood, (à responsabilité limitée); département de la Justice, division des pénitenciers, n° 25 rue Sparks, $200, la succession Egan.

4. Les renseignements demandés seront fournis plus tard si l'honorable député fait une motion dans ce sens.

5, 6 et 7. Non, mais le ministre a, le 26 février 1905, de son siège à la Chambre, fait connaître ses vues au sujet du paiement des taxes et déclaré qu'à partir de cette date les baux conclus par lui seraient rédigés de manière à ce que la ville d'Ottawa ne souffrît aucune perte en ce qui regarde ses taxes. Certains des bâtiments ci-dessus mentionnés et tenus à bail seront délaissés dans le cours du prochain exercice financier, et les loyers de ces divers locaux sont estimés aux sommes suivantes:

Département de l'Agriculture, commission de l'exposition, loyer $1,000; département du Revenu de l'intérieur, poids et mesures et inspection du gaz, $550; département des Postes, bâtiment Slater, $180; département de l'Intérieur, chambres 41 et 49 du bâtiment Slater, $540; département des Travaux publics, relevé de la baie Georgienne, $348; bureaux de l'Arpenteur général, rue Sparks, $540; département des Travaux publics, ateliers et cours, rue Wellington, $1,160; divers départements, bâtiment de Seybold, angle des rues Sparks et O'Connor, $6,500; département de l'Intérieur, partie du bâtiment Impérial, $1,950; rue Wellington, bâtiment de la banque Union, $2,250.

TUNNEL DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. J. J. HUGHES:

Le Gouvernement ou quelqu'un de ces départments a-t-il fait l'estimation de ce que coûterait la construction d'un tunnel sous les détroits de Northumberland entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme? Dans l'affirmative, quel est le chiffre de cette estimation?

2. Quels sont les ingénieurs qui ont fait le calcul et sur quelles données se sont-ils basés?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics): Le département a en ce moment la question à l'étude.

JOHN NELSON ET CHARLES SUTHERLAND.

M. LAKE:

1. M. John F. Nelson est-il employé par le Gouvernement en qualité d'inspecteur des pêcheries ou autrement?

2. Charles Sutherland est-il employé par le Gouvernement comme instructeur agricole des sauvages ou en quelqu'autre qualité?

3. Si l'un ou l'autre de ces messieurs n'est pas employé actuellement par le Gouvernement, quand et dans quelles circonstances ont-ils quitté leur emploi?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non; mais John F. Neilson, de Prince-Albert, était garde-pêche pour cette circonscription.

2. Ce particulier n'est aucunement à l'emploi du département de la Marine et des Pêcheries.

3. En ce qui regarde M. Neilson, le département a reçu avis de sa démission le 5 février 1906.

COURRIER TRANSATLANTIQUE.

M. STOCKTON:

1. Le gouvernement a-t-il récemment conclu un ou plusieurs contrats pour le transport des dépêches sur l'Atlantique?

2. Quand ces contrats ont-ils été passés?

3. Quels sont les entrepreneurs dans chaque cas?

4. Lesquels de ces contrats (s'il en est) ont été conclus après avis d'adjudication?

5. Quel est le montant stipulé dans chaque contrat?

6. Quelle vitesse ou quelle limite de temps est prévue dans chaque contrat?

7. Est-il stipulé dans chaque contrat que le transport sera fait par des steamers de meilleures construction et plus rapides dans le cas où de tels steamrs seraient mis sur la route pendant la durée du contrat?

8. Si telle stipulation n'a pas été insérée, pourquoi l'a-t-on omise?

9. Si aucun de ces contrats a été conclu sans adjudication publique, pourquoi a-t-on omis cette formalité?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il a été passé un contrat dont le texte sera sous peu déposé sur le bureau de la Chambre. L'honorable député y trouvera tous les renseignements qu'il désire.

M. R. L. BORDEN: Ce document fournira-t-il toutes les informations demandées dans ces diverses questions?

Sir WILFRID LAURIER: Réservons la question.

COMMISSION DES ASSURANCES SUR LA VIE.

M. LALOR :

Le gouvernement est-il d'avis que la commission des assurances sur la vie s'enquière de la situation financière et des placements des sociétés fraternelles engagées dans les opérations d'assurance sur la vie au Canada ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : La commission ne mentionne particulièrement aucune forme d'assurance sur la vie ; mais les membres de la commission sont pleinement autorisés à s'enquérir de l'administration de sociétés fraternelles, aussi bien que de celle des autres sociétés ou compagnies, du moment qu'elles poursuivent leurs opérations en vertu d'une charte fédérale ou d'une licence fédérale.

CANAL DE LA RIVIERE TRENT.

M. SAM. HUGHES (par M. Taylor) :

1. Une enquête officielle a-t-elle été faite récemment sur les affaires du chenal de la Trent et les fonctionnaires chargés de l'exécution de ces travaux ?
2. Quel était le but de l'enquête ?
3. Quel en a été le résultat ?
4. Par qui l'enquête a-t-elle été faite ?
5. Des avocats ont-ils été employés au cours de l'enquête ?
6. Quelle rémunération a été accordée à chacune des personnes qui ont dirigé l'enquête ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Oui.
2. Constater qui était responsable des vices de construction.
3. Cinq des fonctionnaires concernés dans l'affaire ont démissionné.
4. M. Henry Holgate, I. C.
5. M. McLaughlin, C.R. et D. O'Connell.
6. M. Holgate a reçu $450 pour ses services de commissaire. Les avocats n'ont pas encore reçu leurs honoraires.

DIRECTEUR DE POSTE DE CANNINGTON.

M. SAM. HUGHES :

1. Le directeur de poste de Cannington a-t-il été récemment destitué ?
2. Pour quelle raison ?
3. Combien d'années a-t-il été en fonction ?
4. Des plaintes avaient-elles été portées contre lui ?
5. Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?
6. Qui l'a remplacé ?
7. Qui a demandé la destitution de ce fonctionnaire ?
8. L'inspecteur des postes est-il en faveur du changement ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : M. H. D. Talbot, naguère directeur de la poste à Cannington (Ontario), a été relevé de ses fonctions le 12 janvier 1906, parce que, sous un nom d'emprunt, il conduisait une entreprise commerciale dans le village en concurrence avec de simples particuliers, bien que ses appointements et suppléments de salaire parussent suffisants pour le faire vivre.

Cette décision fut prise à la suite du rapport de l'inspecteur des Postes.

M. Talbot avait été nommé le 1er avril 1890.

Il avait été de temps à autres formulé des plaintes quant à la gestion de ce bureau de poste.

M. William McPherson, a été le 16 janvier 1906, nommé à cet emploi.

PISCIFACTURES.

M. BOYCE (par M. Taylor) :

1. Quelles sont les piscifactures établies dans les douze mois expirés le 28 février dernier, aux lacs Huron et Supérieur ?
2. En quelles localités ces établissements sont-ils actuellement maintenus sur ces lacs aux frais de l'Etat ?
3. Le gouvernement se propose-t-il d'établir de nouvelles piscifactures sur les grands lacs cette année ?

L'honorable M. SYDNEY A. FISHER (pour le ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Aucune.
2. Il n'est pas maintenu de piscifacture par l'Etat sur ces lacs.
3. La question est à l'étude.

L'ILE DU POISSON BLANC.

M. BOYCE (par M. Taylor) :

1. Quelles sont les compagnies de chemins de fer (s'il en est) qui ont produit des plans en vue de l'expropriation de l'île du Poisson-Blanc, dans la rivière Sainte-Marie, ou de partie de cette île ?
2. Quand a-t-il été produit de ces plans, et dans quel but apparemment ?
3. Ces plans ou quelques-uns d'entre eux ont-ils été approuvés ?
4. Dans l'affirmative, quand ont-ils été approuvés ?
5. Le gouvernement sait-il que les conseils municipaux des villes du Sault Sainte-Marie et de Steelton allèguent que l'expropriation projetée par des lignes ferrées causerait un préjudice considérable aux intérêts de ces villes ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le chemin de fer central d'Algoma, le chemin de fer Pacifique et Atlantique et le chemin de fer d'Ontario, de la baie d'Hudson et de l'Ouest ont produit des plans pour l'expropriation de l'île du Poisson Blanc, dans la rivière Sainte-Marie. Les trois demandes se rapportent à l'île entière.
2. La compagnie du chemin de fer central d'Algoma a produit des plans le 3 janvier 1900, pour obtenir un droit de passage ; la même compagnie a, le 13 janvier 1900,

produit les plans de ses installations terminales ; la compagnie du chemin de fer Pacifique et Atlantique a produit des plans le 24 décembre 1901, pour le droit de passage et les installations terminales, et la compagnie du chemin de fer d'Ontario, de la baie d'Hudson et de l'Ouest, pour les besoins du chemin de fer, le 28 décembre 1901.

3. Tous les plans ont été approuvés et toutes les expropriations ont été permises.

4. Les plans ont été approuvés lors de leur dépôt à savoir le 3 janvier 1900, le 24 décembre 1900, et le 28 décembre 1901. L'expropriation du terrain pour les fins susdites a été permise par des décrets du conseil du 5 mars 1900, du 12 février 1900, du 10 janvier 1902 et du 15 janvier 1902.

5. Les municipalités mentionnées n'ont pas fait de telles représentations au gouvernement.

TERRES SCOLAIRES.

M. AMES :

De combien d'acres de terres scolaires le gouvernement a-t-il disposé pendant les six mois expirés le 31 décembre 1905 ? Quel est le prix moyen obtenu par acre au Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta, respectivement.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

| | Acres de superficie. | Recettes. | Prix moyen. | Prix moyen de la vente entière. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| *Manitoba.* | | | | |
| Vente de Tyndall | 233·60 | 3,350 40 | 14 33 | |
| *Saskatchewan.* | | | | |
| Vente de Killdey | 3,200·00 | 46,560 00 | 14 55 | |
| " Yorkton | 8,096·83 | 81,917 96 | 10 12 | |
| " Saltcoats | 10,689·20 | 82,872 44 | 7 75 | |
| | 21,986·03 | 211,350 40 | ..... | 9 62 |
| *Alberta.* | | | | |
| Vente d'Edmonton | 8,874·00 | 106,842 70 | 12 04 | |
| " de Leduc | 1,756·00 | 15,834 50 | 9 02 | |
| " de Wetaskewin | 4,679·29 | 46,820 92 | 10 06 | |
| " de Lacombe | 4,081·04 | 35,952 52 | 8 81 | |
| " d'Innisfail | 7,530·59 | 62,561 29 | 8 32 | |
| " de Didsbury | 23,202·94 | 241,473 08 | 10 41 | |
| " de Calgary | 23,099·00 | 231,117 17 | 10 01 | |
| " de High-River | 24,117·04 | 355,046 05 | 14 72 | |
| " de Pincher-Creek | 7,434·23 | 102,951 56 | 13 85 | |
| " de Macleod | 16,008·19 | 195,716 37 | 12 23 | |
| | 120,782·32 | 1,394,316 16 | ..... | 11 54 |

VENTE DE TERRES SCOLAIRES.

M. AMES :

1. Quelle quantité de terres scolaires a été vendue jusqu'à la fin de l'exercice de 1905 au Manitoba et au Nord-Ouest ?

2. Quel montant total a été ou doit être reçu pour ces terres ?

3. Quel est le montant total payable annuellement aux dites provinces à compte des terres scolaires ?

4. Quelle est la quantité estimative des terres scolaires non vendues dans les parties arpentées des trois provinces ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La superficie des terres scolaires vendues au Manitoba jusqu'au premier juillet, 1905, est de 271,384.45 acres et le total des prix de vente de $2,180,673.95. La superficie des terres vendues jusqu'à la même date dans les territoires aujourd'hui compris dans l'Alberta et la Saskatchewan est de 147,245.32 acres. Les ventes ont rapporté $1,473,949.90.

PROVINCE DU MANITOBA.

| Exercice. | Intérêt. | Revenu autre que le principal. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1891-1892.... | 8,698 34 | ..... | |
| 1892-1893 .. | 9,400 56 | ..... | |
| 1893-1894.... | 10,465 21 | ..... | |
| 1894-1895.... | 12,108 03 | ..... | |
| 1895-1896.... | 13,699 82 | ..... | |
| 1896-1897.... | 15,000 00 | ..... | |
| 1897-1898.... | 13,992 88 | ..... | |
| 1898-1899 . . | 15,128 73 | ..... | |
| 1899-1900.... | 16,516 67 | ..... | |
| 1900-1901.... | 22,115 33 | ..... | |
| 1901-1902 ... | 25,086 24 | 224,114 76 | |
| 1902-1903.... | 24,278 28 | 6,886 24 | |
| 1903-1904.... | 31,290 66 | 43,934 26 | |
| 1904-1905.... | 35,946 56 | 89,774 94 | |
| | 253,727 31 | 364,710 20 | 618,437 51 |

DISTRICT PROVISOIRE D'ASSINIBOÏA.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1898-1899 ... | 2,092 19 | ..... | |
| 1899-1900.... | 200 09 | ..... | |
| 1900-1901.... | 502 66 | ..... | |
| 1901-1902 ... | 650 44 | ..... | |
| 1902-1903 ... | 913 29 | 9,031 54 | |
| 1903-1904... | 4,955 11 | 3,541 81 | |
| 1904-1905.... | 6,631 06 | 50,117 46 | |
| | 16,004 84 | 62,690 81 | 78,695 65 |

DISTRICT PROVISOIRE D'ALBERTA.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1898-1899.... | 15,316 86 | ..... | |
| 1899-1900.... | 1,595 79 | ..... | |
| 1900-1901.... | 1,487 32 | ..... | |
| 1901-1902.... | 1,140 32 | ..... | |
| 1902-1903.... | 1,704 67 | 15,597 32 | |
| 1903-1904.... | 2,073 66 | 5,582 65 | |
| 1904-1905.... | 1,388 66 | 1,629 89 | |
| | 24,707 28 | 22,809 86 | 47,517 14 |

DISTRICT PROVISOIRE DE SASKATCHEWAN.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1898-1899 ... | 215 22 | ..... | |
| 1899-1900.... | 31 02 | ..... | |
| 1900-1901.... | 31 62 | ..... | |
| 1901-1902.... | 33 07 | ..... | |
| 1902-1903.... | 40 78 | 1,050 96 | |
| 1903-1904.... | 85 81 | 289 80 | |
| 1904-1905.... | 356 97 | 1,757 89 | |
| | 794 49 | 3,098 65 | 3,893 14 |

4. La superficie approximative des terres scolaires non vendues au premier juillet 1905 dans les parties arpentées du Manitoba était de 1,477.096 acres. La superficie approximative des terres scolaires non vendues, à la même date, dans les parties appentées de l'Alberta et de la Saskatchewan était de 4,817,875 acres.

PHILIP WAGNER.

M. FOSTER :

1. Philip Wagner a-t-il été employé par le gouvernement en aucun temps depuis 1900 ?
2. Dans l'affirmative, où et pendant quelles périodes de temps, en quelle qualité et à quels appointements ?
3. Avant ou pendant son service auprès du gouvernement, a-t-il subi une condamnation ? A-t-il été en prison pour ce fait ?
4. A-t-il obtenu un plus fort traitement ou de l'avancement depuis lors ?
5. Est-il à l'emploi du gouvernement ? Dans l'affimative, en quelle qualité et à quels appointements ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. A titre d'interprète galicien, à Edmonmier janvier 1901 et le 30 juin 1901, et à titre de sous-agent de l'immigration à $25 par mois et d'interprète au bureau des terrees fédérales, à $75 par mois, du premier juillet 1905 jusqu'à ce jour.
3 et 4. Il n'y a au ministère de l'Intérieur aucun document indiquant que P. Wagner ait fait un certain temps de prison.
5. La réponse est donnée au n° 2.

AILE NOUVELLE DE L'EDIFICE DE L'OUEST.

M. FOSTER :

Combien a-t-on dépensé en tout jusqu'à date pour l'aile nouvelle de l'édifice de l'ouest et combien de fonds a-t-on pour la terminer ?

L'honorable M. WM. PATERSON (pour le ministre des Travaux publics) :

Somme dépensée jusqu'à date, $51,330. Estimation du montant nécessaire pour parachever les travaux, $47,000.

JOSEPH NIXON.

M. FOSTER :

Pendant combien de temps, en quelle qualité et à quels appointements Joseph Nixon a-t-il été employé par le gouvernement depuis juillet 1905 ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Joseph Nixon n'a pas été à l'emploi de mon ministère depuis le mois de juillet 1905.

ALIENATION DES TERRES DANS LA SASKATCHEWAN ET L'ALBERTA.

M. FOSTER :

1. Le gouvernement, depuis juillet 1905, par voie de transport ou de vente impliquant la

coopération d'une compagnie de chemin de fer, a-t-il conclu un arrangement en vertu duquel une grande étendue de terres publiques dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta est passée des mains du gouvernement entre celles de particuliers ou de grandes compagnies ?

2. Dans l'affirmative, quelle est l'étendue de ces terres, quelle est la nature de la transaction et quel prix a été payé ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Non.

SUBVENTIONS AUX PROVINCES.

M. PARMELEE :

1. Les autorités provinciales ont-elles demandé au gouvernement d'avoir une conférence pour soumettre leurs réclamations pour un ajustement des subventions aux provinces ?

2. Le gouvernement se propose-t-il d'avoir cette conférence ? Dans l'affirmative, quand aura-t-elle lieu ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Les autorités provinciales ont demandé au Gouvernement d'avoir une conférence pour soumettre leurs réclamations au sujet d'un rajustement des subventions aux provinces.

2. Le Gouvernement se propose de tenir cette conférence afin de discuter les réclamations des provinces et plusieurs autres sujets ayant trait à leurs rapports avec le Dominion. On s'attend que cette conférence aura lieu pendant les vacances parlementaires entre la présente session et la suivante.

CHAMP DE TIR A LA CIBLE DE KENTVILLE.

M. SAM. HUGHES (par M. Taylor) :

1. Quel est le résultat du renvoi à la cour de l'échiquier de la question du champ de tir de la Nouvelle-Ecosse ?

2. Une décision a-t-elle été rendue ?

3. Le Gouvernement l'a-t-il acceptée ?

4. Dans la négative, pourquoi ?

5. Les ouvrages du champ de tir ont-ils été complétés ?

6. Quel était le coût à la fin de 1905, (a) du terrain et (b) des améliorations ?

7. Se propose-t-on d'utiliser la propriété comme champ de manœuvres et de tir ?

8. Cette propriété peut-elle servir pour le tir des pièces d'artillerie, aussi bien que pour la mousqueterie ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) :

La cour d'échiquier a nommé M. Crawley, avocat, de Kentville (N.-E.), arbitre et celui-ci a présenté son rapport le 18 octobre 1904. allouant $38,000 au défendeur. La couronne a interjeté appel et, après les plaidoyers, le tribunal a de nouveau soumis l'affaire à l'arbitre pour qu'il fasse un rapport sur certains points déterminés. Ce dernier a, le 18 septembre 1905, présenté son rapport supplémentaire confirmant en tous points sa première décision. La couronne a aussi interjeté appel de ce dernier rapport. Les plaidoieries ont eu lieu ces jours derniers et le tribunal a pris l'affaire en délibéré et n'a pas encore rendu jugement.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Can
nom du ministre de la Milice, je réponds de la manière suivante :

5. Oui.

6. (a) Rien. (b) $14,992.40.

7. Oui.

8. Oui.

IMMIGRATION AU CANADA PENDANT L'ANNEE DERNIERE.

M. SAM. HUGHES (par M. Taylor) :

1. Combien d'immigrants sont arrivés au Canada l'an dernier (a) de la Grande-Bretagne, (b) du continent européen, (c) de l'Islande, (d) des Etats-Unis d'Amérique et (e) d'autres pays?

2. Quel prix a été payé par le gouvernement canadien par tête pour chaque immigrant venant de ces pays ?

3. A qui les chèques, dans chaque cas, étaient-ils payables ?

4. Qui décide à qui les paiements doivent être faits ?

5. W. T. R. Preston est-il autorisé à faire des paiements à des agents ou sous-agents de compagnies de steamers ou de chemins de fer, relativement à l'immigration ?

6. Quelles compagnies ou agents ou sous-agents ont reçu des deniers pendant les deux dernières années, et par qui ont-ils été payés ?

7. Quelles sommes ont été dépensées sur la recommandation ou avec l'autorisation de W. T. R. Preston, pendant chacun des exercices 1902-03, 1903-04, 1904-05 ?

8. Quels étaient les membres de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord pendant les trois exercices ci-dessus ?

9. Quelle est cette compagnie ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Nombre d'immigrants arrivés au Canada pendant le dernier exercice :

| | |
|---|---|
| De la Grande-Bretagne et de l'Irlande | 65,359 |
| Du continent européen | 35,108 |
| De l'Islande | 413 |
| Des Etats-Unis d'Amérique | 43,652 |
| D'autres pays | 1,734 |
| Total | 146,266 |

2. (a) On paie une prime pour les immigrants de la Grande-Bretagne qui sont cultivateurs ou domestiques ou qui se proposent de se livrer à ces occupations au Canada. Aux agents ordinaires des compagnies on donne 7 chelins pour les immigrants âgés de plus de 12 ans et 3 chelins 6 deniers pour les immigrants âgés d'un an à douze. Les immigrants que nous envoie l'Armée du Salut doivent appartenir aux mêmes classes, seulement l'Etat paie 12 chelins pour ceux qui sont âgés de plus de douze ans et 6 chelins pour ceux qui sont âgés d'un an à douze.

Nous accordons une gratification à diverses sociétés philantropiques qui envoient au

Canada des enfants choisis en dehors des ateliers, des écoles industrielles, des pénitenciers, des prisons, des écoles de réforme ou d'autres institutions de ce genre. Dans plusieurs cas nous payons une gratification de $3 aux personnes qui amènent des domestiques au Canada.

(b) Le ministère accorde à la compagnie "North-Atlantic Trading" une rémunération de £1 pour chaque immigrant qu'elles transporte de la Hollande, du Danemark, de la Russie, de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, du Luxembourg, de la Norvège, de la Suède, de la Finlande et de la Suisse. Dans le cas des émigrants de la Galicie, de la Bukovine et de la Pologne, à l'exception des Allemands, cette gratification ne peut s'appliquer qu'à 5,000 d'entre eux, chaque année.

(c) On paie une gratification de £1 par billet et de 10 shillings par demi-billet pour tout immigrant de l'Irlande transporté par des compagnies de navigation maritime, à condition que ces dernières déduisent la somme accordée du prix de tel billet.

(d) Les sous-agents d'immigration que nous avons aux Etats-Unis reçoivent pour les agriculteurs qu'ils nous envoient $3, s'il s'agit d'un immigrant adulte, $2 dans le cas d'une femme adulte et $1 pour chaque enfant n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans.

3. Les chèques destinés à acquitter ces gratifications sont payables :

(a) Au siège principal des différentes compagnies de navigation maritime et au bureau principal de leurs opérations lorsqu'il s'agit de sociétés philanthropiques ;

(b) A la compagnie "North-Atlantic Trading" ;

(c) Au bureau principal des différentes compagnies de navigation ;

(d) Aux sous-agents eux-mêmes qui envoient des immigrants au Canada.

4. Ce sont les fonctionnaires du bureau central du département de l'immigration, à Ottawa, qui décident à qui ces paiements doivent être faits et dans quelles conditions on doit les opérer.

5. Non.

6. Même réponse que celle donnée à la question n° 3. Les deniers ont été payés directement par le ministère de l'Intérieur dans le cas des agents employés aux Etats-Unis, et dans celui de la compagnie "North-Atlantic Trading", et par l'entremise de l'agence de Londres dans le cas des agents des compagnies de transport.

7. Voici quel a été le montant dépensé par le haut-commissaire du Canada et par M. W. T. R. Preston par lettres de crédit émanées en leur faveur d'après estimations soumises et approuvées par le département, au cours des exercices suivants :

| | |
|---|---|
| 1902-03. . . . . | $187,731 67 |
| 1903-04. . . . . | 221,402 23 |
| 1904-05. . . . . | 173,367 10 |

8. Durant les exercices de 1903-04 et de 1904-05, MM. S. Glück et N. E. Kohan, d'Amsterdam, ont rempli respectivement les fonctions de gérant et de secrétaire de la compagnie "North-Atlantic Trading". Le Gouvernement ne connait pas les noms des autres membres de cette compagnie.

9. La compagnie "North-Atlantic Trading" est une société qui s'occupe activement d'émigration dans divers pays de l'Europe.

M. HIRAM KEEECH, DE TAMWORTH (ONT.)

M. INGRAM :

1. M.Hiram Keech, ci-devant du village de Tamworth, comté de Lennox-et-Addington, est-il employé par le gouvernement fédéral ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la date de sa nomination ?

3. Quelle est sa fonction ?

4. (a) Quel est son salaire, (b) reçoit-il des frais de déplacement ?

5. Qui l'a recommandé pour cet emploi ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) :

1. Oui, temporairement.
2. Le 1er février 1906.
3. Celle de placier en cordages.
4. (a) $100 par mois ; (b) oui.
5. Les inspecteurs des pénitenciers.

SERVICE DE PAQUEBOTS TRANSATLANTIQUES.

M. ARMSTRONG :

1. Le gouvernement a-t-il pris en considération l'établissement d'un service de paquebots transatlantiques ? Dans l'affirmative, sera-t-il présenté un rapport à cet effet ?

2. Se propose-t-il de demander des soumissions pour ce service ? Dans l'affirmative, quand les soumissions seront-elles ouvertes ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement a signé un contrat relatif au transport du courrier et qui sera déposé sur le bureau de la Chambre dans quelques jours.

COURRIER PASSANT PAR LES PORTS CANADIENS ET PAR LES PORTS AMERICAINS.

M. ARMSTRONG :

1. Quelle est la quantité en poids des objets de correspondance expédiés du Canada par voie des ports américains en 1905 ?

2. Quelle est la quantité en poids des objets de correspondance reçus par la même voie dans la dite année ?

3. Quelle est la quantité en poids des objets de correspondance expédiés des ports canadiens en 1905 ?

4. Quelle est la quantité en poids des objets de correspondance reçus aux ports canadiens au cours de cette même année ?

L'honorable A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Le seul registre que nous avons au ministère des Postes se rapportant à la quantité en poids des objets de correspondance expédiés outre-mer ou reçus des pays transocéaniques, indique simplement la quantité en poids du courrier (non compris celle des

colis postaux) expédiée au Royaume-Uni, chaque mois, des ports canadiens et des ports américains.

2. En 1905, la quantité totale en poids du courrier expédié à la Grande-Bretagne des ports américains a été de 786,497 livres ; elle est de 131,297 livres pour le courrier expédié des ports canadiens.

3 et 4. Le ministère des Postes ne tient aucun état indiquant la pesanteur en poids des objets de correspondance reçus chaque année aux ports américains ou aux ports canadiens.

EXTENSION DES BORNES DU MANITOBA.

M. W. I. ROCHE :

1. A-t-il été tenu entre les gouvernements du Manitoba, d'Ontario et de la Saskatchewan et les autorités fédérales une conférence au sujet de l'extension des limites du Manitoba, tel que promis au cours de la session de 1905 par le premier ministre, quand il a déclaré qu'il serait prêt à réunir cette conférence aussitôt après la création des nouvelles provinces ?

2. Dans la négative, pour quelles raisons n'a-t-elle pas eu lieu, et quand sera-t-elle tenue ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il n'y a pas eu de conférence entre le gouvernement du Dominion et celui du Manitoba, mais j'ai déjà déclaré qu'on a l'intention, pendant les vacances, de tenir une réunion des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux intéressés pour y discuter les sujets se rapportant aux relations qui doivent exister entre le Dominion et les provinces.

EAUX DE LA RIVIERE TRENT.

M. PORTER :

1. Les eaux de la rivière Trent et de ses affluents dépendent-elles du pouvoir fédéral ? Comment cette dépense a-t-elle été opérée ? Pour quelles fin ? Quelle en est l'étendue ?

2. Les chutes d'eau dans cette rivière peuvent-elles être concédées à des particuliers pour les utiliser, et dans quelle mesure ?

3û. Le Gouvernement se propose-t-il de conserver la haute main sur les dites eaux, et dans quelle mesure, à l'exclusion des particuliers ? Dans l'affirmative, pour quelles fins ?

4. Quelle force hydraulique peut être développée dans la rivière Trent entre Peterborough et la baie de Quinté ?

5. Le gouvernement a-t-il pris en considération le préjudice causé aux industries privées en gardant la dépense absolue des eaux de la dite rivière pour les fins du canal de la vallée de la Trent ? Quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre pour venir en aide aux industries lésées ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1, 2 et 3. Par le statut 3, Guil. iv, chap. 32 adopté en 1833 par le parlement du Haut-Canada, on accordait au gouvernement d'améliorer la navigation de la rivière Otonabee, district de Newcastle, et celle de ses affluents depuis le lac Mud jusqu'au lac Scugog situés dans le même district. On nomma des commissaires et l'on vota les deniers nécessaires. On établit aussi des péages pour les vaisseaux qui naviguaient dans ces eaux.

Les statuts 6 et 7, Guil. iv, ch. 66 (1836 et 1837) accordaient au gouvernement le pouvoir de faire exécuter certains ouvrages en vue de terminer les améliorations à la navigation des rivières Trent et Otonabee, du lac Buckhorn, des chutes Bobcaygeon et de Purdy's-Mills ; le gouvernement du Haut-Canada pouvait aussi construire un canal entre la baie de Quinté et le lac Rice, "en améliorant la navigation de la rivière Trent." Les deniers nécessaires furent votés et l'on accorda au gouvernement le pouvoir de nommer une commission. Les commissaires avaient le pouvoir de s'emparer des terrains nécessaires à la construction de digues et d'écluses, ils avaient en outre le droit d'accorder des concessions pour l'usage des eaux ainsi endiguées, pour l'usage d'un seul canal ou de plusieurs canaux, pour des industries mues par puissance hydraulique, et d'établir et de percevoir des péages pour cette navigation.

Lors de l'union des provinces en 1841, une loi de cette année, c'est-à-dire le chapitre 28, consacrait un montant d'argent à l'exécution de certains travaux publics au nombre desquels se trouvaient compris ceux destinés "à l'amélioration de la navigation intérieure du district de Newcastle," les pouvoirs des commissaires ayant été transmis au bureau des travaux publics.

La loi de 1867 établissant la confédération décrétait que les travaux d'amélioration à la navigation des rivières et des lacs" étaient du ressort du département des Travaux publics des différentes provinces, mais que ces eaux appartenaient au Canada, et c'est pourquoi les questions relatives à la navigation et à l'industrie des transports furent soumises exclusivement à l'autorité législative. Le canal de la Trent et les eaux qu'il traverse, après avoir été sous la surveillance de différents commissaires du bureau et du département des Travaux publics, relèvent maintenant du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

Il convient d'ajouter que par le chapitre 60 de la loi de 1868 relative aux pêcheries, on peut réserver toute rivière ou toute autre étendue d'eau pour la propagation du poisson, de même qu'on peut accorder des permis de pêche. C'est en exerçant ce droit qu'on a fait des réserves de différents lacs et de différentes rivières qui se jetaient dans le canal de la Trent, dans le comté de Peterborough, je veux parler de la rivière Otonabee et de la rivière Trent jusqu'à la baie de Quinté.

4. Les particuliers qui ont acquis certains droits sur les eaux de la rivière Trent peuvent utiliser toute la puissance hydraulique dont ils ont besoin pour leur industrie, mais il faut tenir compte, cependant, des besoins de la navigation.

5. C'est là une question d'administration qui ne peut être réglée que suivant les nécessités des différents cas qui peuvent se présenter.

6. La puissance hydraulique que peut fournir la rivière Trent entre Peterborough et la baie de Quinté n'a pas été évaluée.

7. Les eaux de la rivière Trent ne sont pas endiguées pour nous permettre de nous servir du canal de la vallée de la Trent, mais le ministère est toujours disposé, d'après le principe reconnu, à disposer du surplus de ces eaux en faveur des particuliers.

PASSE DE L'ILE AUX GRUES.

M. PAQUET :

1. Le gouvernement sait-il qu'à la passe de l'île aux Grues, il n'y a que 27 pieds d'eau à marée basse ?

2. L'attention du gouvernement a-t-elle été appelée sur la nécessité de creuser et d'élargir les passes au banc de Beaujeu, près de l'île aux Grues et à la traverse de Saint-Roch-des-Aulnaies ?

3. Le gouvernement se propose-t-il de creuser et d'élargir en 1906 les passes du banc de Beaujeu, près de l'Ile-aux-Grues et à la traverse de Saint-Roch ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Oui, le Gouvernement sait qu'il n'y a qu'une profondeur de 21 pieds d'eau à l'île aux Grues, et il se propose de faire creuser le chenal au cours de la présente saison.

BUREAU DE POSTE DE BELL'S-RAPIDS.

M. PORTER :

1. Quand le bureau de poste de Bell's-Rapids a-t-il été établi ?

2. Quel est le directeur de la poste ?

3. Sur la proposition de qui et quand ce bureau a-t-il été établi et le directeur de la poste nommé?

4. Y a-t-il eu d'autres propositions ou demandes pour établir le dit bureau de poste ?

5. Dans l'affirmative, par qui et quand ?

M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Le bureau de poste de Bell's-Rapids a été établi le 1er avril 1905 avec M. John Hicks comme directeur, à la demande du R. P. McKerney, de Maynooth, sur le rapport d'un inspecteur et la proposition de M. Henry Pringle, de Belleville.

BRISE-LAMES DE MIMINIGASH.

M. LEFURGEY :

1. Des réparations sont-elles faites au brise-lames de Miminigash (I.P.-E.) ?

2. De quelle nature sont-elles ?

3. Une pétition a-t-elle été adressée au ministre pour poser une rallonge à ce brise-lames ?

M. WILLIAM PATERSON (pour le ministre des Travaux publics) :

1 et 2. On a accordé à l'entreprise les travaux d'extension de la parti sud du brise-lames ; cette rallonge mesurera 30 pieds par 50 pieds et sera construite en caissons à face unie.

3. On ne trouve pas de requête de ce genre au ministère.

COMMISSION DU TARIF—IMPRESSION DES DEPOSITIONS.

M. HENDERSON :

1. Le gouvernement se propose-t-il de soumettre bientôt à la Chambre une copie des dépositions faites devant la commission du tari au cours de l'automne et de l'hiver derniers ?

2. Ces dépositions seront-elles imprimées pour l'usage des membres de la Chambre ?

M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Oui ; ce document sera déposé sur le bureau, aujourd'hui même, avant de passer à l'ordre du jour ou à la fin de la séance.

Quant à l'impression des dépositions, celles-ci couvrent plus de 8,000 pages écrites à la machine, et chaque page contient environ 300 mots ; ces dépositions forment neuf gros volumes. Le comité des impressions devra décider s'il faut faire imprimer tout cela.

M. PATERSON dépose un peu plus tard le rapport en question sur le bureau de la Chambre.

M. FOSTER : Ce rapport est-il complet?

M. PATERSON : Oui, il contient tout ce qui se rapporte à cette question.

ENREGISTREMENT DES NOMS DES DEPUTES PRESENTS CHAQUE JOUR A LA CHAMBRE.

M. HENDERSON :

Le gouvernement se propose-t-il de faire enregistrer chaque jour les noms des députés présents aux séances pendant la présente session ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministtre) : J'ai l'intention de proposer à la première occasion favorable la nomination d'un comité parlementaire pour reviser les règlements de la Chambre. Ce comité pourra s'occuper de la question soulevée par l'honorable député.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. PORTER :

1. Quelles mesures ont-elles été prises l'an dernier par le gouvernement pour déterminer le tracé du canal de la Vallée de la Trent ?

2. Un rapport a-t-il été fait sur ces travaux depuis 1904 ? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ce rapport ?

4. Le Gouvernement a-t-il adopté un tracé ? Dans l'affirmative, quel est-il ?

4. A-t-on fait une enquête sur les causes de la rupture de l'écluse du dit canal ? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de l'enquête? Un rapport a-t-il été fait à ce sujet, par qui et quand ?

5. Quel est le coût estimatif des réparations à faire à la berge et à l'écluse ?

6. A-t-on pris des mesures pour faire les réparations nécessaires ? Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de faire exécuter ces travaux immédiatement, et comment procédera-t-il ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux.

1. Le gouvernement a fait exécuter un tracé.

2. Oui, nous avons reçu des rapports de temps à autre.

4. Oui, et après cette enquête cinq fonctionnaires mêlés à cette affaire ont démissionné. M. Henry Holgate, ingénieur civil, a fait un rapport sur ce sujet et ce rapport porte la date du 8 janvier 1906.

5. (a). A propos de la berge protectrice de l'écluse de Peterborough, où la rupture s'est produite, le commissaire dit dans son rapport que le coût des travaux de réparations ne devra pas dépasser $2,000. Les abords du canal à Kirkfield, bien que revêtus de béton, se sont sérieusement crevassé et l'on a dû remplir les fissures avec du mortier de ciment, mais il est impossible de dire maintenant combien il faudra dépenser pour consolider d'une façon permanente cet ouvrage. (b) L'écluse de Peterborough n'exige pas de réparations et l'on est à construire celle de Kirkfield.

6. Oui, on a préparé des plans et des devis et l'on est à se procurer les matériaux nécessaires. Dès que la température le permettra, les travaux de réparations commenceront sous la direction des fonctionnaires du département.

## COMMISSION D'ENQUETE SUR COMPAGNIES D'ASSURANCE.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) demande :

Copie de tous télégrammes, rapports, communications, enquêtes, lettres et documents de toute nature concernant la nécessité de s'assurer du fonctionnement des compagnies d'assurance faisant affaires au Canada, y compris toute correspondance, communication et autres documents favorables ou hostiles ou se rattachant autrement à la commission récemment nommée à cette fin, ou de toute enquête effectuée par le Gouvernement ou par une commission ou par un comité de la Chambre, ou autrement, sur les matières ci-dessus énoncées, ainsi que relativement à toute proposition de nomination des commissaires.

## COMMISSION DITE DES TRANSPORTS.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) demande :

Copie de la nomination de la commission des transports, composée de M. John Bertram, de Toronto ; de M. Ashdown, de Winnipeg, et de M. Reford, de Montréal, ainsi que de toutes dépositions faites devant la dite commission. et du rapport présenté à l'honorable ministre des Travaux publics par la dite commission.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux Publics) : Le texte de ce rapport se trouve actuellement entre les mains de l'imprimeur du Roi et sera déposé sur le bureau à brève échéance.

(La motion en question est suspendue.)

## CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. CROCKET (York, N.-B.) demande :

Copie de toute correspondance échangée entre le Gouvernement ou tout ministère ou membre du cabinet et la commission de construction du Grand-Tronc-Pacifique au sujet des études ou du tracé de la route du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (m'est glissé quelque erreur au sujet du nom nistre des Chemins de fer et des Canaux) : Il de la commission, dans la rédaction de cette motion. Je suppose qu'il s'agit de la commission du chemin de fer Transcontinental. Le texte de la motion porte : "Commission de construction du Grand-Tronc-Pacifique." Il n'existe pas de semblable commission. Je propose que la motion soit modifiée dans ce sens.

(La motion est modifiée.)

La motion, modifiée, est adoptée.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

1. Copie de tous contrats et conventions intervenus entre le Gouvernement ou tout département, et la compagnie du chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan et de tous décrets du conseil, rapports, papiers, documents et correspondance concernant :

(*a*) tout prêt à la dite compagnie ;

(*b*) toute dette de la dite compagnie envers la Couronne ou le Gouvernement ;

(*c*) toutes terres auxquelles la compagnie peut avoir droit en vertu de tout statut, contrat ou convention ;

(*d*) toute terre octroyée à la compagnie ou gagnée par elle ;

(*e*) le territoire dans lequel ces terres peuvent être choisies par la compagnie ;

(*f*) toute augmentation, changement ou modification apportés aux limites du territoire dans lequel ces terres peuvent être choisies par la compagnie ou par tout acquéreur de la compagnie on d'un mandataire d'icelle.

2. Copie de toute correspondance concernant les sujets ci-dessus mentionnés échangée entre le Gouvernement ou tout département ou tout officier ou particulier agissant ou censé agir pour le Gouvernement et la dite compagnie ou tout officier ou particulier agissant ou censé agir pour elle ou tout cessionnaire ou mandataire de la dite compagnie.

3. Copie de tous décrets du conseil touchant ou concernant l'octroi en terres de la dite compagnie ou la région dans laquelle ces terres peuvent être choisies ou toute augmentation ou modification des limites de la dite région.

4. Copie de toute correspondance entre le Gouvernement ou tout département ou officier, et la compagnie des Terres de la Vallée de la Saskatchewan ou tout officier ou particulier censé agir pour cette compagnie et tout particulier ou particuliers, maison ou maisons

d'affaires, syndicat ou syndicats de qui la compagnie des Terres de la Vallée de la Saskatchewan a acquis quelque partie de l'octroi en terres de la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.

5. Copie de toute correspondance entre tout actionnaire ou particulier intéressé dans la compagnie du chemin de fer et des vapeurs de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan et le gouvernement ou tout département ou officier, et de toutes réclamations et demandes faites par cette compagnie ou par tout particulier ayant des intérêts dans la dite compagnie contre le Gouvernement au sujet du dit octroi de terres ou du choix des terres ou de toute question ci-dessus mentionnée.—M. R. L. Borden (par M. Foster).—

Copie du rapport spécial du surintendant des assurances adressé au ministre des Finances, en date du 8 novembre 1905, et de tous rapports, correspondance et documents, depuis le 1er janvier 1905 jusqu'à la date du rapport concernant la réglementation des assurances sur la vie au Canada,—M. R. L. Borden (présentée par M. Foster).

Etat indiquant (*a*) combien il est survenu de naufrages dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent pendant la saison de 1905; (*b*) les noms, tonnage et la nature des navires ainsi naufragés; (*c*) si ce naufrage a causé la perte totale du navire et de sa cargaison ou de l'un ou l'autre dans chaque cas ; (*d*) à quelle cause est attribué chacun de ces naufrages; (*e*) s'il a été fait enquête sur chacun de ces cas, et lesquelles ; aussi. copie de tous rapports. preuve correspondance, documents et papiers se rapportant aux dits naufrages, des enquêtes faites à ce sujet et le montant des pertes subies.—M. R. L. Borden (présentée par M, Foster),

Copie de tous contrats passés au cours des deux dernières années pour le transport des dépêches postales sur l'Atlantique, et de toute correspondance, documents et papiers se rapportant en quelque manière à ce sujet.—M. R. L. Borden (présentée par M, Foster),

Copie de tous télégrammes, rapports, propositions et correspondance concernant la nomination de David Liddle en qualité d'aide-inspecteur des poids et mesures pour la division de Windsor, Ont., du département du Revenu de l'intérieur.—M. Ingram.

Copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, rapports, documents, propositions, enquêtes, correspondance et toutes autres communications concernant la nomination et la destitution de M. Alexander Darrock de la charge de percepteur des douanes à Saint-Thomas, Ont.—M. Ingram.

Copie de toutes pétitions, rapports, lettres, avis, télégrammes, correspondance, propositions, obligations, baux, papiers et documents concernant un emplacement et un nouveau bureau le poste à Aylmer, dans le comté d'Elgin. —M. Ingram.

Copie de tous télégrammes, lettres, rapports, pétitions, documents, enquêtes, correspondance et communications de tout genre, échangés entre tout ministère ou chef de ministère du Gouvernement et tout particuiler ou Gouvernement concernant la perception d'une taxe de capitation de deux piastres sur les personnes ou voyageurs se rendant aux Etats-Unis.—M. Ingram.

Etat indiquant les montants votés et les montants dépensés, sous leurs chapitres respectifs, chaque année depuis le 30 juin 1896 pour le havre de Port-Stanley; la date de ces paiements, à qui les paiements ont été faits et le montant payé à chaque personne; le montant payé pour le travail réel exécuté, le montant payé pour les matériaux non utilisés et quand, et le montant payé pour les matériaux utilisés; la quantité et l'espèce de matériaux achetés, le prix payé, et à qui ; l'état actuel du havre. Copie du coût estimatif du havre, et de son coût quand il sera terminé, y compris le dragage et le brise-lames. Aussi, copie de toutes annonces demandant des soumissions, des contrats et de la correspondance à ce sujet. Les noms de tous les dragueurs employés à ces travaux depuis le 30 juin 1896, et de leurs propriétaires. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres, rapports, pétitions, documents, correspondance, enquêtes et communications de toute nature se rapportant aux dits travaux de havre. Aussi, copie des feuilles de paie pour chaque année depuis le 30 juin 1896, les noms de tous les contremaîtres, surintendants et inspecteurs, leur temps de service comme tels et par qui recommandés; aussi, copie de toute correspondance relative à leur nomination, et les raisons de leur destitution ou démission dans le cas où ils auraient été révoqués ou se seraient démis. Aussi, les noms de tous les ingénieurs civils employés à ces travaux, par qui ils ont été recommandés et toute la correspondance à ce sujet. Aussi, le nom de la personne ou des personnes qui ont payé les montants respectifs à Port-Stanley pour les matériaux fournis et les travaux exécutés.—M. Ingram.

Etat indiquant les montants votés et ceux dépensés, sous leurs chapitres respectifs, chaque année depuis le 30 juin 1896 pour le havre de Port-Bruce ; la date de ces paiments, à qui les paiements ont été faits et le montant payé à chaque personne ; le montant payé pour le travail exécuté, celui payé pour les matériaux non utilisés et quand, et le montant payé pour les matériaux utilisés ; la quantité et l'espèce de matériaux achetés, le prix payé, et à qui; l'état actuel du havre. Copie du coût estimatif du havre, et de son coût quand il sera terminé, y compris le dragage et le brise-lames. Aussi, copie de toutes annonces demandant des soumission, du texte des soumissions, des contrats et de la correspondance, à ce sujet. Les noms de tous les dragueurs employés à ces travaux depuis le 30 juin 1896, et de leurs propriétaires. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres, rapports, pétitions, documents, correspondance, enquêtes et communications de toute nature se rapportant aux dits travaux du havre. Aussi, copie des feuilles de paie pour chaque année depuis le 30 juin 1896, les noms de tous les contremaîtres, surintendants et inspecteurs, leur temps de service, comme tels et par qui recommandés; aussi, copie de toute correspondance relative à leur nomination, et les raisons de leur destitution ou démission dans le cas où ils auraient été révoqués ou se seraient démis. Aussi, les noms de tous les ingénieurs civils employés à ces travaux, par qui ils ont été recommandés et toute la correspondance à ce sujet. Aussi, le nom de la personne ou des personnes qui ont payé les montants respectifs à Port- Bruce pour les matériaux fournis et les travaux exécutés.—M. Ingram.

Etat indiquant les montants dépensés, sous leurs chapitres respectifs, chaque année depuis le 30 juin 1896 pour le havre de Port-Burwell ; la date de ces paiements, à qui les paiements ont été faits et le montant payé à chaque personne ; le montant payé pour le travail réel exécuté, le montant payé pour les matériaux non utilisés et quand, et le montant payé pour les matériaux utilisés ; la quantité et l'espèce de matériaux achetés, le prix payé, et à qui ; l'état actuel du havre. Copie du coût estimatif du havre, et de son coût quand il sera terminé, y compris le dragage et le brise-lames. Aussi, copie de toutes annonces demandant des soumisions, du texte même des soumissions, des contrats et de la correspondance à ce sujet. Les noms de tous les dragueurs employés à ces travaux depuis le 30 juin 1896, et de leurs propriétaires. Aussi copie de tous télégrammes, lettres, rapports, pétitions, documents, correspondances, enquêtes et communications de toute nature se rapportant aux dits travaux de havre. Aussi, copie des feuilles de paie pour chaque année depuis le 30 juin 1896, les noms de tous les contremaîtres, surintendants et inspecteurs, leur temps de service comme tels et par qui recommandés ; aussi, copie de toute correspondance relative à leur nomination et les raisons de leur destitution ou démission dans le cas où ils auraient été révoqués ou se seraient démis. Aussi, les noms de tous les ingénieurs civils employés à ces travaux, par qui ils ont été recommandés, y compris M. John H. Teall, ingénieur local, la date de sa nomination, destitution ou démission suivant le cas, et la raison de la destitution ou démission, et toute correspondance, pétitions, télégrammes, lettres et communications s'y rapportant.—M. Ingram.

1. Copie de toute correspondance sur l'immigration échangée au cours des deux dernières années entre le haut commissaire du Canada à Londres et M. W. T. R. Preston, commissaire fédéral d'immigration à Londres.

2. Copie de toute correspondance sur l'immigration échangée au cours des deux dernières années entre le dit W. T. R. Preston et M. W. T. Griffith, secrétaire du bureau du haut commissaire du Canada à Londres.—M. Uriah Wilson.

1. Copie du premier contrat passé entre le Gouvernement du Canada et la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, d'Amsterdam, Hollande, donnant à la dite compagnie une prime pour les immigrants amenés au Canada de certains pays d'Europe et copie de toute correspondance au sujet du dit contrat avant et depuis la date d'icelui.

2. Etat donnant les noms de tous les directeurs et actionnaires de la dite compagnie à la date du dit contrat, et leurs domiciles.

3. Copie du contrat passé entre le Gouvernement du Canada et la compagnie ci-dessus mentionnée en novembre 1904.

4. Etat donnant les noms de tous les directeurs et actionnaires de la dite compagnie à la dite date et leur domicile.

5. Copie de tous rapports faits au Gouvernement par la dite compagnie et spécialement des rapports mentionnant le nombre des immigrants envoyés ou amenés au Canada par la dite compagnie ou par son entremise.

6. Copie de toute correspondance, de tous papiers, documents et rapports se rattachant au contrat en dernier lieu mentionné avant et depuis la date de ce contrat.

7. Etat donnant le montant d'argent payé chaque année par le Gouvernement à la dite compagnie depuis la date du dit contrat en novembre 1904 jusqu'au 1er mars 1906, et la totalité des montants ainsi payés.

8. Etat faisant connaître les affaires générales transigées par la compagnie susdite, en dehors de tout contrat conclu avec le Gouvernement.—M. Uriah Wilson.

1. Copie de tous contrats passés depuis le 30 juin 1902 par le Gouvernement et (a) la Eastern Railway Supply Company, (b) la New Brunswick Petroleum Company, (c) la Sherman Williams Paint Company et (d) la Maritime Wire Fencing Company pour fournitures à aucun des chemins de fer de l'Etat.

2. Copie des soumissions sur lesquelles ces contrats ont été basés, et de toutes soumismissions présentées par d'autres personnes pour ces entreprises.

3. Copie de toutes correspondance et communications du département des Chemins de fer et de ses officiers avec les divers soumissionnaires et les entrepreneurs concernant les dites soumissions ou contrats ou approvisionnements, et de toutes correspondance et communications entre le département et ses officiers et entre les dits officiers au sujet des dites soumissions, contrats ou approvisionnements.

4. Copie de toutes annonces, tous états, comptes, papiers et pièces justificatives concernant les dites entreprises ou approvisionnements ou leur paiement.—M. Barker.

Copie de toutes formules de demandes employées depuis 1890 pour inscriptions de homesteads.—M. Ingram.

Etat indiquant : 1. Le nombre des colons qui ont pris des inscriptions d'homesteads dans les régions maintenant comprises dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta, chaque année depuis 1896 jusqu'au 31 décembre 1905 ;

2. La nationalité des susdits colons suivant la classification suivante :

(a) Amérique septentrionale britannique.
(b) Grande-Bretagne et Irlande.
(c) Etats-Unis.
(d) France, Belgique et Suisse.
(e) Allemagne, Hollande, Norvège, Suède, Danemark et Islande.
(f) Tous autres pays d'Europe.
(g) Toutes autres nationalités.
(h) Personnes ayant déjà pris une inscription.—M. U. Wilson.

Etat indiquant les diverses sommes d'argent payées à des juges, aux termes de l'article 13 d'un acte concernant les juges des cours provinciales, chap. 138 des Statuts Revisés du Canada, amendé par les articles 7, 8 et 9 du chap. 52 des Statuts de 1898, depuis le 30 juin 1903 jusqu'au 20 juillet 1905, et en vertu de cet article et son amendement tel qu'édicté par l'article 6 du chapitre 31 des Statuts de 1905, depuis le dit 20 juillet jusqu'à date ; avec les items au sujet desquels les dits divers paiements ont été faits, et indiquant les paiement faits pendant la période qui a précédé et qui a suivi le 20 julet, séparément.—M. Lennox, déposée par M. Taylor.

Etat faisant connaître chaque cas dans lequel, pendant l'année expirée le 30 juin 1905 et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1905, une prolongation de délai, permettant de compléter son inscription, a été accordée à tout colon ayant un homestead dans le ter-

ritoire actuellement inclus dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan et Alberta, et donnant :

(*a*) le nom de la personne demandant le délai ;

(*b*) son domicile à la date de l'inscripton ;

(*c*) la date et l'agence où a été faite l'inscription primitive ;

(*d*) la situation de la terre en question, avec indication du township, rang et section ;

(*e*) la date à laquelle la personne demandant le délai aurait pu avoir droit à ses lettres patentes, si toutes les conditions avaient été remplies.

(*f*) le domicile du pétitionnaire, lors de la demande de prolongation ;

(*g*) la date de la demande ;

(*h*) la longueur du délai demandé ;

(*i*) la cause qui a motivé l'octroi de la demande ;

(*j*) le nom ou les noms de toutes les personnes qui ont pu communiquer avec le département dans le but de recommander l'octroi du délai.

(*k*)le nom de l'inspecteur de homesteads qui a fait rapport sur le cas, et s'il a recommandé une prolongation de délai, ou non ;

(*l*) le nom et le domicile de toute personne ayant demandé de produire une demande d'annulation contre la dite section ou partie d'icelle ;

Les renseignements demandés ci-dessus devant être classifiés d'après chaque agence.—M. Ames.

Etat indiquant chaque homestead, contre lequel, au cours de l'exercice 1904-05 et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1905, un rapport a été reçu par le ou les bureaux des terres fédérales se plaignant que la loi n'a pas été observée ou renfermant une demande d'annulation, et fasant connaître :

(*a*) la situation de chaque quart de section, rang, township et méridien ;

(*b*) le nom et le domicile de la personne qui a demandé l'inscription primitive ;

(*c*) le nom et le domicile de la personne ou des personnes qui ont fait une demande d'annulation ;

(*d*) la raison alléguée par les plaignants pour obtenir l'annulation de l'inscription ;

(*e*) si notification de la menace d'annulation a été donnée au délinquant ;

(*f*) les mesures prises par le département dans chaque cas.—M. Ames.

Etat indiquant les lopins de terre (autres que les octrois aux chemins de fer) qui ont été vendus depuis 1896 dans les provinces actuelles d'Alberta et de Saskatchewan pour des fins d'irrigation, spécifiant dans chaque cas la que le nom de la compagnie ou du particulier à qui la vente a été faite.—M. Ames.

Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres communications qui, entre le 1er juillet 1904 et le 31 décembre 1905, ont été échangées entre le ministre de l'intérieur ou tout officier de son département, d'une part, et (*a*) la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, (*b*) la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est, (*c*) la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan ou toute autre compagnie à laquelle quelqu'une des dites compagnies aurait transféré ses droits de propriété en ce qui concerne la région dans laquelle elle avait la permission de choisir des terres à elle dues à titre d'octrois.—M. Ames.

Etat faisant connaître le nom et le domicile de chaque personne ou compagnie ayant un bail de pâturage exclusif accordé pour une période de plus de trois ans par le département de l'Intérieur sur des terres dans l'Alberta ou Saskatchewan, indiquant dans chaque cas (*a*) la situation, les limites et la superficie de chaque étendue de terre ainsi louée, (*b*) la date de l'émission et de l'expiration du dit bail, (*c*) le loyer annuel spécifié dans le bail, et (*d*) le montant de loyer en souffrance dans chaque cas.—M. Ames.

Etat indiquant :

1. Le nombre total d'acres de terre dans les présentes limites du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta concédé par le Parlement à des compagnies de chemins de fer ;

2. La ouperficie deo dites terres dont la concession est permise par suite de l'expiration du délai prescrit par la loi ;

3. La superficie des dites terres (*a*) qui ont été gagnées, choisies et patentées ; (*b*) qui ont été gagnées et choisies mais non patentées; (*c*) qui ont été gagnées, mais ni choisies ni patentées ;

4. La superficie des terres qui peuvent encore être gagnées par toute compagnie de chemin de fer, avec indication du nom de la compagnie et du montant de la subvention possible ;

5. En ce qui concerne chacun des chemins suivants : le chemin de fer Canadien du Nord, le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est, et le chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan (*a*) la quantité de terre qui peut encore être gagnée ; (*b*) la quantité gagnée mais non patentée ; et (*c*) l'étendue, la situation (donnant le township et le rang) et les limites du territoire réservé dans lequel se trouvent les terres restant à choisir.

6. Les divers arrêtés du conseil et leurs modifications dans lesquels sont indiquées les superficies où peuvent être choisies les terres des compagnies mentionnées dans le paragraphe 5.

Les renseignements ci-dessus devant être fournis jusqu'à la date du 1er janvier 1906.—M. Ames.

Etat indiquant le nombre total de titres de terres, y compris le nombre d'acres, émis dans et pour le territoire compris dans les limites des provinces actuelles du Manitoba, Saskatchewan et Alberta, entre l'année 1872 et le 31 décembre 1905, en vertu de chacune des formules de concessions suivantes (indiquant aussi si les sections paires ou impaires étaient affectées).

Octrois en commutation ; homesteads ; octrois en vertu de l'Acte du Manitoba ; octrois à titre de primes militaires ; octrois pour métis du Nord-Ouest ; ventes dans les paroisses ; octrois spéciaux acquittés (quit claim) ; chemins de fer ; ventes (de mines, fermes, ranches, etc.) ; ventes de terres scolaires ; octrois spéciaux et autres.—M. Ames.

Etat indiquant :

1. Le nombre d'inscriptions de homesteads enregistrés chaque année fiscale depuis 1872 jusqu'à 1905, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1905, pour le territoire compris dans les provinces actuelles du Manitoba, Saskatchewan et Alberta;

2. Le nombre et le percentage de ces inscriptions, pour chaque année, pour lesquelles des lettres patentes ou des recommandations pour émission de lettres patentes ont été accordées ou faites antérieurement au 31 décembre 1905 ;

3. Le nombre et le percentage de ces inscriptions, pour chaque année, qui ont été annulées antérieurement au 31 décembre 1905 ;

4. Le nombre et le percentage de ces inscriptions, pour chaque année, qui, n'étant ni patentées ni annulées, étaient demeurées incomplètes à la date du 1er janvier 1906.—M. Lake.

Etat indiquant,—1. Le nombre d'autorisations accordées, en vertu du paragraphe 3 de l'article 34 de l'Acte des Terres fédérales permettant à une personne de demander une inscription de homestead pour une autre personne, au cours de chacune des années 1903-02-03-04 et 1905 ;

2. Le nombre d'inscriptions de homesteads faites par suite de ces autorisations pendant chacune dss années 1901 et 1902 et spécifiant :

(*a*) Combien ont eu pour résultat une demande pour lettres patentes, (*b*) combien ont été annulées, et (*c*) combien paraissaient dans les livres du département de l'Intérieur au 1er janvier 1906, comme n'étant ni patentées ni annulées ;

3. Combien de homesteads inscrits en 1901 et 1902 au nom d'absents par des procureurs, ont été patentés au nom de la personne en faveur de laquelle l'inscription originelle avait été faite.—M. Lake.

Etat faisant connaître les noms de tous les inspecteurs de homesteads actuellement employés dans les treize agences du Manitoba et du Nord-Ouest, et le nombre de jours que chaque inspecteur a été absent de ses devoirs réguliers entre le 1er juillet et le 31 décembre 1905, la cause de la dite absence et le montant des dépenses de chaque mois pendant cette période.—M. McCarthy, par Mr. Ames.

Etat indiquant : (a) le nombre de ventes de terres (autres que des homesteads) affectant les sections paires, qui ont été faites par le département de l'Intérieur pendant l'année fiscale 1904-05 et les six mois expirés le 31 décembre 1905, et le nombre total d'acres compris dans ces ventes ;

(b) même chose quant aux ventes affectant les sections impaires ;

(c) même chose quant aux ventes affectant des blocs entiers de sections paires et impaires. —M. M. S. McCarthy, par M. Ames.

Etat indiquant le montant de scrip en argent racheté au moyen d'achats de terres fédérales et le nombre d'acres ainsi achetés du gouvernement (a) dans le Manitoba, et (b) dans le Nord-Ouest, avec indication des montants pour chaque année séparée depuis 1875 au 31 décembre 1905.—M. W. J. Roche.

1. Le nombre de lots de 240 acres de terre alloués aux métis du Manitoba entre le 1er juillet 1896 et le 31 décembre 1905, et le nombre d'acres compris dans ces octrois, avec indications des chiffres pour chaque année séparée et pour les derniers six mois.

2. Le scrip en terres (s'il en est) émis pendant la même période en faveur de compagnies de colonisation, avec indication, dans le cas de chaque compagnie, du nom et de l'adresse d'icelle, de la valeur apparente de ce scrip et de l'année de l'émission.

3. Le nombre de scrips en terres émis pendant la même période en faveur des métis du Nord-Ouest (actuellement Alberta et Saskatchewan) et le nombre d'acres compris dans ces scrips, indiquant séparément les chiffres pour chaque année et pour les derniers six mois.

4. Le nombre d'acres de terres, couverts par des scrips, situés dans les limites de chacune des treize agences des terres fédérales du Manitoba et du Nord-Ouest entre le 1er juillet 1896 et le 31 décembre 1905, donnant séparément les chiffres pour chaque agence et pour chaque année.

5. Le nombre de scrips en terres émis en faveur des métis (a) du Manitoba et (b) du Nord-Ouest avant le 1er juillet 1896, et le nombre d'acres compris dans ces concessions.

6. La balance de ces scrips distribués mais dont les terres n'ont pas été choisies à la date du 1er juillet 1896.—M. W. W. Roche.

Etat indiquant,—1. Le nombre de scrips en terres alloués aux métis (a) du Manitoba, et (b) du Nord-Ouest entre le 1er juillet 1904 et le 31 décembre 1905, et le nombre d'acres compris dans ces octrois.

2. Le nombre de certificats de terres (s'il en est) émis pour service militaire pendant la même période, et le nombre d'acres compris dans ces certificats.

3. Le nombre de scrips en terres (s'il en est) émis en faveur de la police à cheval du Nord-Ouest pendant la même période, et le nombre d'acres compris dans ces scrips.

4. Le nombre de ces scrips et certificats et le nombre d'acres compris dans iceux, qui n'avaient pas été réclamés à la date du 31 décembre 1905.—M. W. J. Roche.

Copie de toute correspondance entre les gouvernements provinciaux et autorités fédérales au sujet du remaniement des subsides des provinces.—M. Parmelee.

## ELECTIONS FEDERALES.

L'ordre du jour appelle la discussion de la motion suivante :

Un comité spécial de neuf membres sera nommé pour faire une enquête sur la législature relative aux élections fédérales, sur les moyens d'éviter les actes de corruption à ces élections et sur la procédure à suivre au sujet des pétitions se rapportant à ces élections, et pour faire rapport à la Chambre s'il est désirable de faire des modifications dans l'espèce; avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir personnes, papiers et documents. Le quorum du dit comité est fixé à trois membres.—M. R. L. Borden.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à discuter cette motion le plus tôt possible.

M. FITZPATRICK : Nous pourrions le faire demain.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sera le premier article de l'ordre du jour de demain.

M. R. L. BORDEN : Sur proposition de M. le ministre de la Justice ?

M. FITZPATRICK : Non, sur votre propre proposition. Vous avez la préséance.

M. R. L. BORDEN : Je n'insisterai pas sur ma motion, pourvu que l'honorable ministre de la Justice poursuive sa discussion sur les mêmes bases. Il peut commencer si cela l'accommode.

Sir WILFRID LAURIER : Les projets de loi d'intérêt public et les ordres sont

inscrits en tête de l'ordre du jour de demain, mais il ne sont pas imprimés, de sorte que M. Bennett pourra proposer sa motion le premier, puis M. Smith et enfin M. Borden.

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice fiscal expiré le 30 juin 1905. —L'honorable A. B. Aylesworth.

## CLOTURE DE LA SEANCE—DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

L'honorable GEORGE E. FOSTER : Le 20 mars de l'année dernière, j'ai fait adopter par la Chambre la demande suivante de documents :

Un état faisant connaître le nombre de quais, docks et jetées construits par le gouvernement du Canada, chaque année, depuis 1896; la situation de chacun de ces travaux; le montant total dépensé à ce sujet (*a*) pour construction y compris le coût du terrain, (*b*) pour l'entretien, s'ils sont la propriété du Gouvernement, de corporations ou de particuliers ; la dépense courante chaque année ; (*a*) pour employés, (*b*) pour réparations; le revenu provenant de ces travaux chaque année; le nombre de navires (*a*) à vapeur, (*b*) à voiles qui y sont venus chaque année et le tonnage de chacun.

Un rapport fut déposé sur le bureau de la Chambre, mais il était incomplet. L'intention était, je suppose de ne répondre qu'à une partie de ma demande, mais le reste est encore sans réponse et par conséquent les documents ne me sont d'aucune utilité. Je crois que l'honorable ministre est en mesure de déclarer que le reste des documents se trouve dans un autre ministère ; je lui serai redevable de s'occuper de me les faire préparer et de les déposer ensuite tous ensemble.

L'honorable M. HYMAN (ministre des Travaux Publics) : Les documents ne sont pas complets, pour la raison qu'a donnée l'honorable député, mais comme il paraissait impatient d'avoir les renseignements, j'ai cru qu'il était préférable de lui donner tout de suite ceux qui se trouvaient dans mon ministère. Je serai heureux de demander au ministère de la Marine de les compléter.

M. FOSTER : Un autre rapport déposé par ordre de la Chambre en date du mois de juillet 1905, concernant les permis pour la coupe du bois et les baux de terre est également incomplet, parce que l'annonce, c'est-à-dire les renseignements sur la localité et les conditions de vente de 340 lots n'a pas été produite. Il s'agit des forêts achetées par M. T. O. Davis, de Saskatchewan. Monsieur le ministre voudrait-il prendre note de cela ?

Sir WILFRID LAURIER.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député voudra-t-il donner le nom et la date?

M. FOSTER : Je les lui enverrai.

## COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais savoir quand sera déposé le rapport de la commission des transports. Je ne l'ai pas encore vu et je ne sais pas s'il a été imprimé. Comme il y a certaines motions à l'ordre du jour, qui ont trait à ce rapport, il serait à propos qu'il fût imprimé et distribué sous le plus court délai.

## CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. R. L. BORDEN : Autre chose. Lorsqu'un certain rapport fût déposé, je n'ai pas saisi lequel c'était. Je me suis aperçu depuis que c'est un rapport de M. Schreiber, sur la marche des travaux du Transcontinental entre Winnipeg et l'océan Pacifique. Nous n'avons pas encore reçu cependant celui de la commission du Transcontinental, quoiqu'il soit statué qu'un rapport annuel devra être soumis aux deux chambres du Parlement dans les quinze jours qui suivront sa préparation ou après l'ouverture de la session, celle des deux qui arrivera la première.

Si le rapport a été préparé il y a plus de quinze jours, la Chambre devrait en être saisie, mais ne le voyant pas, j'ai conclu qu'il n'a pas été préparé. Je voudrais que cet avis public rappelait à la commission, que nous attendrons son rapport quinze jours, et que nous aimerions à le recevoir plus tôt s'il est possible.

Sir WILFRID LAURIER : M. le président de la commission m'a dit qu'il espérait avoir son rapport prêt à temps.

M. HYMAN : L'honorable député de Carleton (M. Borden) n'était pas à son siège lorsque j'ai répondu à une autre question qui l'intéresse. J'ai déjà dit que le rapport de la commission du transport était entre les mains de l'imprimeur et que j'espérais malgré sa longueur, pouvoir le déposer sous peu sur le bureau de la Chambre.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-nord): J'appellerai l'attention de l'honorable directeur général des Postes (l'honorable M. Aylesworth), sur un ordre de la Chambre daté du 6 mars 1905. Il en est fait mention à la page 2067 des Débats. Comme ce rapport sera passablement long et la session comparativement courte, je serais tenté de croire que si l'on n'a pas encore commencé à répondre à cette demande, il serait temps de le faire dès maintenant. J'interpelle à nouveau monsieur le ministre, car, hier, lorsque la séance fut levée, je n'ai pu comprendre par ses agissements, au milieu de la confusion, si son attention avait été appelée sur le sujet.

(La motion est adoptée et la séance est levée à cinq heures quarante minutes.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 15 mars 1906.

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

### MODIFICATION DE L'ACTE DES FALSIFICATIONS.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) demande à présenter un bill (n° 15) portant modification de l'acte des falsifications.

Le bill a pour objet d'obliger les marchands de remèdes brevetés à mettre sur le colis ou paquet la formule du médicament qu'ils offrent en vente. Il est en tous points semblable à celui que j'ai eu la faveur de présenter vers la fin de la dernière session. Si je ne me trompe, le ministre du Revenu de l'intérieur d'alors projetait de déposer un projet de loi dans le même sens. Son successeur n'étant pas ici, j'ignore ce qu'il entend faire à ce propos.

M. W. F. MACLEAN : Le parrain de ce bill pourrait-il nous dire si sa proposition de loi est semblable au projet dont l'assemblée législative d'Ontario est présentement saisie ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce qu'il est impossible de dire ; il nous faut attendre pour cela que le bill subisse l'épreuve de la discussion. Il ne s'agit en ce moment que de la simple présentation de la proposition de loi.

(La mition est adoptée.)

Le bill est lu la 1re fois.

## QUESTIONS.

### LEGISLATION RELATIVE AUX TELEPHONES.

M. INGRAM :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de présenter, au cours de la présente session, quelque projet de loi concernant les compagnies de téléphones ?

2. Combien a-t-il été payé aux témoins et autres personnes à titre de frais de déplacement et autres se rattachant à l'enquête faite au cours de la dernière session par le comité spécial des Téléphones, y compris toutes sommes déboursées pour commis, experts, frais de représentation à des conventions téléphoniques ou services rendus audit comité spécial ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Je prierai mon honorable ami de vouloir bien attendre que le ministre des Chemins de fer ait déposé le projet de loi dont il a donné avis et qui tendra à modifier l'acte des chemins de fer : il y trouvera vraisemblablement la réponse à la première partie de sa question. Quant à la seconde partie, je n'ai pas les renseignements qui y sont demandés, mais je compte que d'ici à quelques jours je les aurai obtenus pour mon honorable ami.

### LA NOMINATION DE MEMBRES DU PARLEMENT A DES CHARGES LUCRATIVES.

M. SPROULE (par M. Taylor) :

1. Combien de membres du Parlement ont été nommés à des charges lucratives relevant de la couronne depuis 1896 ?

2. Quels sont les noms des membres ainsi nommés, et quel est le traitement attaché à chacune de ces charges ?

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) était présent, je lui rappelerais que j'ai répondu à une question semblable l'année dernière. Depuis lors, les seules nominations qui ont été faites sont celle de sir William Mulock à la magistrature, celle de M. Peter Talbot au Sénat, et celle de M. McKenzie, de Cap-Breton, à la magistrature.

### LE SERVICE POSTAL TRANSATLANTIQUE.

M. STOCKTON :

1. Le Gouvernement a-t-il conclu récemment quelque contrat ou quelques contrats relativement au service portal transatlantique ?

2. Quand ces contrats ont-ils été passés ?

3. Quels sont les entrepreneurs dans chaque cas ?

4. S'il existe de ces contrats, quels sont ceux qui ont été passés à la suite d'une demande de soumissions ?

5. Quel est le montant stipulé dans chaque contrat ?

6. Quelle est la vitesse ou limite de temps prévue à chaque contrat ?

7. Chaque contrat pourvoit-il à ce que le transport sera fait par des paquebots plus puissants et plus rapides, advenant le cas où de tels paquebots devraient être affectés à ce service pendant la durée du contrat ?

8. S'il n'a pas été inséré de stipulation semblable, pourquoi l'a-t-on omise ?

9. Si les entreprises ou l'une quelconque d'entre elles ont été adjugées sans avis public, pourquoi n'a-t-on pas pris cette mesure de précaution ?

Sir WILFRID LAURIER : En 1902, le Gouvernement demandait des soumissions par rapport à un service postal rapide. Si je me rappelle bien, nous reçûmes quatre soumissions qui ne furent pas jugées acceptables. Le Gouvernement entra alors en négociations avec la compagnie Allan dans le but d'assurer un meilleur service. Nous avons conclu avec cette compagnie un contrat dont la Chambre sera saisie d'ici à quelques jours.

### L'INTERDICTION DE LA CIGARETTE.

M. BLAIN :

Quand le Gouvernement présentera-t-il un bill basé sur les principes énoncées dans les résolutions suivantes que la Chambre a adoptées par un vote de 103 voix contre 48, le 1er avril 1903.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Dans les modifications que, il y a un an ou deux, j'ai tenté de faire subir au Code criminel, j'avais

inclus une disposition concernant l'abus de la cigarette, mais mon projet d'amendement ayant reçu un accueil défavorable des deux côtés de la Chambre, force me fut de le retirer. Il se peut qu'il soit présenté de nouveaux amendements au Code criminel au cours de la présente session et que, dans ce cas, la question soit remise à l'étude.

POSTE RURALE GRATUITE.

M. LENNOX :

1. Le ministre des Postes s'est-il adressé au gouvernement des Etats-Unis depuis le 6 mars 1905 pour en obtenir, sous forme de tableau, un état faisant connaître les dépenses occasionnées par le service gratuit de la poste rurale établi dans ce pays et les avantages découlant de ce service, avec indication des routes, des distances, de l'outillage et tous détails susceptibles de mettre le ministère en mesure de juger s'il y a lieu d'établir un service semblable au Canada, et, le cas échéant, d'en prévoir les résultats ?
2. Dans la négative, pourquoi ?
3. Ou bien, le ministre des Postes a-t-il délégué quelque fonctionnaire auprès du gouvernement américain afin d'obtenir ces renseignements, et qu'est-il résulté de cette démarche?
4. Dans la négative, pourquoi ?
5. Depuis le 6 mars 1905, quelles mesures autres que celles ci-dessus mentionnées, s'il en est, ont été prises par le ministre des Postes ou par son ministère pour se mettre au fait du fonctionnement et du maintien probable de la poste rurale gratuite aux Etats-Unis, des conditions qui prévalent dans ce pays, et s'assurer s'il y aurait lieu d'implanter un tel service au Canada ?

L'honorable A. B. AYLESWORTH (ministre des Postes) : Il n'a pas été fait de démarche officielle auprès du gouvernement des Etats-Unis, mais deux fonctionnaires des postes canadiennes furent envoyés à Washington, en avril dernier, pour y faire des investigations sur ce sujet. Ayant demandé un état de la nature de celui qui est mentionné dans la question, il leur fut répondu que les seules statistiques réunies d'après les données recueillies étaient celles qui se publient chaque année dans les rapports imprimés du département des Postes des Etats-Unis.

LES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

M. MORIN :

Combien d'employés de toute sorte étaient au service de l'Intercolonial et de ses divers embranchements au cours des années 1889, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905 ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer) : En 1899, l'Intercolonial et ses embranchements comptaient 5,037 employés de toute sorte ; ils en comptaient 5,601 en 1900 ; 7,251 en 1901 ; 7,013 en 1902 ; 6,962 en 1903 ; 7,160 en 1904, et 8,540 en 1905.

M. FITZPATRICK.

LE PONT DE QUEBEC.

La Chambre passe à l'ordre du jour.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je signalerai une très importante question à l'attention du Gouvernement. De l'aveu général, le port de Montréal est reconnu comme l'un des plus importants de l'Amérique du Nord, et nul membre de la Chambre, j'en ai la conviction. . .

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

Une VOIX : Pourquoi ?

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami est libre de poser une question, mais il m'a l'air de vouloir prononcer un discours.

M. ARMSTRONG : Je n'ai pas l'intention de faire de longues observations, je veux tout simplement saisir la Chambre des faits ; à cet effet, je proposerai l'ajournement, si on le juge nécessaire, car il importe de ne pas tarder davantage à signaler cette question à l'attention du Gouvernement. J'allais donc insister sur l'importance du port de Montréal et sur la nécessité qu'il y a de ne pas nuire à notre grande route fluviale, non plus qu'au transport des marchandises exportées de ce port. J'ai par devers moi une lettre d'un ingénieur éminent, et si on me le permet, j'en donnerai lecture à la Chambre, car elle porte sur certains faits qui se rattachent au pont de Québec. Voici ce que dit l'auteur de cette lettre.

Je me permets d'attirer votre attention sur un article publié dans le numéro de mars du " Canadian Engineer ", où l'on signale un danger qui menace à la fois et la navigation du fleuve Saint-Laurent et la position et l'importance de Montréal en tant que port.

Je crois qu'on pourrait détourner ce danger en prenant immédiatement des mesures pour faire rehausser la superstructure du pont en question. Il me semble que cela pourrait se faire sans qu'il fût nécessaire de modifier trop sensiblement les plans de construction, ni de faire de dépense trop considérable, eu égard à l'importance du problème à résoudre, problème qui ne comporte rien moins que la préservation d'une voie navigable de tout premier ordre d'une longueur de 165 miles et qui conduit tout droit au centre commercial et industriel du continent.

L'article du " Canadian Engineer " auquel cet ingénieur fait allusion me paraît de la plus haute importance ; il est illustré de dessins représentants les différents types de navires actuellement en voie de construction. Ainsi, le nouveau paquebot à turbines que fait construire la compagnie Cunard jaugera 40,000 tonneaux et sera d'une taille telle que sa cheminée ne pourra passer sous le pont de Québec tel qu'on doit le construire. Quand on songe que la hauteur du pont de Québec sera de 150 pieds au-dessus du

niveau de l'eau, que celle du pont de la Tour de Londres, construit en 1890, est de 143 pieds ; que celle du pont du canal de la Baltique est de 137 pieds, et que celle du pont de la rivière de l'Est, construit en 1870, est de 135 pieds, la situation se conçoit dans tout sa gravité. Je ne crois pas pouvoir faire mieux que de citer le texte même de cet article, dont l'auteur est M. Alfred J. Roewade, ingénieur consultant et dessinateur de la ville de Chicago :

C'est une question que d'élaborer l'établissement de nouvelles lignes de transport pour le trafic de l'univers ; c'en est une autre, et souvent tout aussi importante, que de maintenir et perfectionner celles qui existent déjà. Voilà pourquoi je crois devoir ajouter le présent article à ceux qui ont déjà paru sous le même titre afin de signaler le danger qui menace la plus ancienne et peut-être aussi la plus importatnte des routes commerciales du Canada, savoir la voie fluviale qui conduit de l'océan aux Grands lacs.

Jusqu'à présent, l'opinion a généralement prévalu que le Saint-Laurent devait rester en état de permettre aux transatlantiques d'atteindre Montréal où commence le réseau de canaux qui conduisent aux Grands lacs. Cette route importante, dont l'établissement s'est fait au prix de tant d'énergie, de travail et d'argent, et dont le parachèvement devra vraisemblablement graver l'avenir du pays ; cette route, dis-je, est sérieusement menacée par la construction d'un pont fixe à 165 milles en aval de Montréal, aux portes de Québec.

Il est généralement admis que chaque fois que l'on projette une entreprise de l'importance du pont de Québec, nombre de problèmes secondaires surgissent qui réclament une étude sérieuse. Il est d'usage de reléguer dans l'ombre le plus grand nombre possible de ces problèmes secondaires, afin de simplifier le projet principal et d'en hâter l'adoption. Il n'y a absolument rien à redire à cela tant que l'on ne vise qu'à une solution plus ou moins provisoire ; mais une autre manière de procéder s'impose lorsque des problèmes sont impliqués qui sont d'une importance primordiale pour l'avenir. Au nombre des problèmes que l'on aurait dû étudier attentivement avant d'adopter définitivement le plan du pont de Québec se trouve celui de l'espace libre réservé au passage des navires du plus grand modèle. Il faut convenir que les données techniques en cette matière sont assez vagues et nébuleuses. La question qui se pose est celle-ci : Quelle sera la hauteur de la mâture de l'avenir ? A l'époque des voiliers, la hauteur des mâts était à peu près égale à la longueur de la coque du navire ; mais aujourd'hui que les paquebots ont supplanté les voiliers, les mâts sont relativement moins longs—dans quelle proportion exacte ? c'est ce qui est matière à conjecture. En certains quartiers on n'attache aucune importatnce à la question sous prétexte que lorsque la mâture d'un navire est trop haute pour passer sous quelque obstacle, il est facile de l'abattre. C'est une erreur, car la disposition et les dimensions des gréements modernes en acier ne permettent pas une œuvre aussi facile ; en outre, les cheminées des plus grands paquebots modernes atteignent déjà une hauteur telle que ces navires ne pourraient passer sous aucun des ponts fixes jetés sur nos voies fluviales, et qui sont généralement censés avoir assez d'élévation pour laisser passer les plus grands paquebots. En empêchant le passage des plus grands navires, on craint que l'insuffisance d'élévation du pont de Québec n'ait pour effet non pas de provoquer la réduction des mâtures, mais de propager, quant au transport des marchandises et des passagers, l'emploi de navire de faible dimensions, ce qui impliquerait la mise de la voie fluviale à un rang d'infériorité. Ce qu'il y a de dangereux en ceci, c'est que les petits navires et même ceux de taille moyenne ne comptent pas à cette époque d'évolution de la marine marchande, et cela pour la raison qu'ils ne donnent pas de profit.

De nos jours ce sont les grands navires qui offrent le plus d'avantages au point de vue de la force et de l'économie dans la manœuvre ; en conséquence les havres qui ne sont pas assez grands pour leur donner accès ne peuvent espérer avoir le trafic transatlantique ; ce ne sont plus que des ports intérieurs, des ports pour le cabotage.

Je ne désire pas donner lecture de tout l'article, mais je veux appeler l'attention de la Chambre sur le fait que le département des Chemins de fer et des Canaux, après enquête, a constaté que les chiffres étaient exacts, et si le ministre veut se renseigner par lui-même, il découvrira que conformément aux statistiques exposées dans cet article, non seulement les navires de quarante mille tonneaux, mais des navires de vingt-cinq mille tonneaux seulement ne pourront pas passer sous le pont de Québec. Je suis convaincu que la population de Montréal et de ses environs n'est pas la seule à s'intéresser à cette question ; tout la population du Canada de même que celle des états américains de l'Ouest et du Nord, qui font en grande partie trafic avec le port de Montréal s'intéressent aussi à cette question. Il ne faut pas oublier que les exportations du port de Montréal ont plus que doublé pendant les dernières années ; nous devons aussi nous attendre que d'ici à dix ans les exportations de ce port ne seront pas seulement de $250,000,000 mais de $500,000,000, et qu'il faudra nécessairement que les grands steamers viennent à Montréal pour y recevoir ce trafic.

J'espère sincèrement que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) mettra cette question à l'étude le plus tôt possible parce que si je suis bien renseigné, monsieur l'Orateur, il sera facile à un coût relativement bas d'exhausser la superstructure du pont, et quand bien même il en coûterait de $50,000 ou $100,000 pour le faire de dix ou quinze pieds plus élevé, je suis certain que personne ne dira que cet argent a été mal employé, de sorte que le port de Montréal qui est à 165 milles en amont de Québec aura l'avantage de recevoir les grands navires, et de son côté le pays bénéficiera aussi des taux de transport plus bas.

Je ne veux pas occuper plus longtemps l'attention de la Chambre mais je demanderai de nouveau au ministre de vouloir bien étudier cette question de la hauteur du

pont requise pour le passage des plus grands navires que l'on construit présentement en d'autres pays, et aussi l'importance vitale pour le Canada d'engager le trafic du monde à prendre la route du Saint-Laurent, s'il étudie la construction des docks à Liverpool et le long de la Mersey, de même que ceux sur la Tamise et aussi celle du pont élevé à Londres dont j'ai parlé déjà, sous lequel des navires de grandeur même modérée peuvent juste passer, il comprendra que les arguments apportés dans l'article du "Canadian Engineer" mérite sa plus sérieuse attention. J'ai donc pleine confiance que le ministre étudiera la question avec le plus grand soin et nous fera connaître sa décision.

Je propose à la Chambre de lever sa séance.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : Cette question me semble être de la plus grande importance et mérite notre plus sérieuse attention. S'il est vrai, ainsi que le dit cet ingénieur civil, que les nouveaux navires que l'on construit sont tellement haut qu'ils ne pourront passer sous ce pont,—lequel devra être une construction permanente—ce sera une menace sérieuse à la route du Saint-Laurent. Le port de Montréal est le débouché naturel de la plus grande partie du trafic du Canada de même que d'une partie du trafic des états du Nord. Présentement une partie considérable de ce trafic passe non pas par Montréal, mais Portland, Boston et New-York, parce que les tarifs des transports maritimes sont plus bas à ces ports qu'à celui de Montréal. Et la raison pour laquelle les prix au port de Montréal sont relativement plus élevés est que la route du Saint-Laurent n'est pas outillée comme il le faudrait pour permettre aux grands vapeurs transatlantiques d'y naviguer la nuit comme le jour à toute vitesse. Cela n'a pourtant pas sa raison d'être, vu que Montréal est beaucoup plus près de Liverpool que New-York et Boston. Il y a deux ans, j'ai fait un calcul soigneux de la quantité de produit expédiés par le port de Montréal, et j'ai découvert qu'il s'en expédiait pour $800,000 de plus dans une année par cette route que par les autres. Outre cela nous accordons aux compagnies de steamers de fortes subventions pour les engager à amener leurs navires jusqu'au port de Montréal. Ostensiblement nous payons ces sommes pour le transport des courriers, mais si nous procédions en la manière ordinaire, il suffirait de leur payer une subvention de $4,000 ou $5,000 au lieu de deux à trois cent mille que nous payons aujourd'hui. Nous payons pour le transport de Montréal un million de plus que nous paierions à des lignes américaines, sans compter les subventions de l'état, pour l'expédition de nos marchandises en Europe, et il est certainement très important que l'on ne place pas dans la route du Saint-Laurent d'autres embarras qui empêcherait d'atteindre cet objet. Nous devons nous efforcer de faire cette route aussi sûre qu'aucune route de l'Atlantique. Lorsque nous aurons atteint ce but, les steamers rapides transocéaniques pourront la remonter avec autant de liberté que s'ils étaient en pleine mer, et nous économiserons alors des sommes considérables que nous perdons annuellement en taux de transports, car les navires continueront à augmenter en dimension d'année en année. Nous possédons des avantages naturels incomparables si nous pouvons faire la route du Saint-Laurent aussi sûre pour les navires que l'océan même, parce que l'on peut atteindre le port de Montréal de l'intérieur du pays plus rapidement par chemin de fer qu'aucun autre port océanique. Nous ne devons donc pas négliger cet avantage naturel et j'ai confiance que le Gouvernement comprendra le devoir qui lui incombe d'étudier cette question avant qu'il ne soit trop tard.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je veux féliciter mes amis d'Ontario de l'esprit maritime dont ils semblent imbus, et je les remercie de leur coopération en général lorsque des intérêts maritimes paraissent être menacés.

La question soulevée par mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) peut être importante, mais je crois que s'il avait lu les opinions exprimées ce matin dans la "Gazette" de Montréal par des hommes qui sont considérés comme des autorités éminentes dans la matière, il en serait venu à la conclusion qu'il n'y avait pas de raison de s'alarmer. Je vais simplement donner les mesures et ensuite lecture des opinions exprimées par M. Kennedy, un ingénieur très éminent, qui fait des travaux au port de Montréal, et par les MM. Allan qui certainement doivent être sur le qui-vive dans une question de cette importance. Le pont de Québec a deux culées de deux cent dix pieds de longueur chacune, une sur la rive nord et l'autre sur la rive sud. Ces deux culées sont terminées. Il y a ensuite deux arches de cinq cents pieds de longueur chacune qui reposent sur des piliers, et entre ces piliers une arche centrale qui a quinze cents pieds de longueur. Cette arche est élevée de cent cinquante pieds au-dessus de la plus grande marée haute sur une largeur de douze cents pieds, qui représente à peu près le chenal du fleuve. Les travaux d'accès du chemin de fer et les ponts sur la rive sud ont, je crois, été construits à la même hauteur au-dessus de l'eau, et il en est de même des abords sur la rive nord.

M. SAM. HUGHES : Est-ce là la hauteur de l'espace libre ; est-ce la hauteur entre le niveau des rails et l'eau ?

M. EMMERSON : C'est la hauteur entre la partie inférieure du pont et la plus haute marée. La "Gazette" de Montréal publie ce matin un article portant les titres suivants :

Inutile de s'alarmer.

Le nouveau pont de Québec n'empêchera pas les steamers de venir à Montréal.

Il est facile de passer en dessous.

Le pont sur le canal de Manchester donne 75 pieds. Au Cap-Rouge il y en a 150.

Je ne lirai pas l'article tout au long, mais une partie seulement. Voici ce qu'il dit :

D'après les déclarations d'hommes d'expérience que nous donnons plus bas, le pont de Québec ne pourra jamais être une menace sérieuse au trafic du port national canadien et cela pour plusieurs raisons. D'abord, en théorie, il ne pourra jamais y avoir de mâts ou de tuyaux de steamers assez hauts pour ne pas passer sous le pont de Québec et les empêcher de se rendre à la métropole commerciale du Canada. Si cependant les meilleures autorités du fleuve Saint-Laurent se trompaient, et si les craintes de M. Alfred J. Reonade venaient jamais à être justifiées, on pourrait toujours sans beaucoup de difficultés, abaisser les mâts et faire les cheminées de steamers de façon qu'ils emboitent par section. à la façon d'un télescope. comme dans le cas des steamers qui naviguent dans le canal de Manchester,

M. John Kennedy, ingénieur en chef du port de Montréal, nous dit qu'il ne croit pas qu'il y ait aucune raison de s'alarmer au sujet du pont de Québec. Tous ceux qui ont lu l'article du " Canadian Engineer ' ont remarqué que M. Reonode n'y donnait pas de chiffres, excepté ceux de la hauteur de la marée haute. On ne trouve dans cet article que des généralités et M. Kennedy se demande sur quoi M. Reonade se base pour dire que les tuyaux des plus gros steamers ne pourraient pas passer sous le pont. Il n'a jamais entendu dire qu'au cun des gros steamers nouveaux auraient des mâts et des tuyaux aussi hauts. Aujourd'hui les mâts des navires ne sont pas particulièrement hauts. Jusqu'à ces derniers temps la plus grande hauteur des tuyaux des cuirassés des Etats-Unis était de 130 pieds, mais on les a récemment beaucoup raccourcis. Il se rappelle le temps où les mâts des anciens navires à voiles avaient 150 pieds de hauteur, et un navire de Yarmouth (N.-E.), le " Ellen A. Read " de 1,700 tonneaux, avait un mât de 204 pieds de hauteur.

Cela ne veut rien dire cependant car on peut toujouurs raccourcir les mâts les plus élevés lorsque les circonstances le demandent.

M. Kennedy a fait remarquer que les ponts fixes sur le canal de Manchester n'avaient une élévation que de 75 pieds au-dessus de l'eau, et l'on est venu à cette décision qu'après de longues discussions et études avec les représentants du canal, de la navigation et de la ville. Si une ville grande et progressive comme celle de Manchester a jugé que ses intérêts n'étaient pas mis en péril par des ponts n'ayant qu'une élévation que de 75 pieds au-dessus de l'eau, il ne croit pas que le commerce de Montréal soit mis en danger par un pont de 175 pieds d'élévation au Cap-Rouge.

M. U. Andrew Allen, de la compagnie H. et A. Allen, a aussi communiqué à notre représentant des vues identiques à celles de M. Kennedy. Du moment que M. Allan a connu la hauteur des piliers du pont de Québec, il est venu immédiatement à la conclusion qu'il n'y aurait pas d'ici à longtemps de danger pour le comerce de Montréal. Il a été aussi frappé par l'absence complète de chiffres dans l'artice du " Canadian Engineer ". Il a examiné les plans du nouveau steamer à turbine " Virginian ", et a vu que la hauteur de ce steamer de la quille au pont supérieur était de 84 pieds, et si l'on met 26 pieds de tirant d'eau, il reste encore une marge de 92 pieds pour les tuyaux et les mâts. Il ne croit donc pas qu'il y ait aucun sujet d'alarme. Il dit que c'est une chose très ordinaire pour les steamers d'avoir des cheminées à coulisses comme ceux du canal de Manchester.

Je crois, monsieur l'Orateur, que les opinions exprimées par ces deux personnes devraient régler la question. Le département des Chemins de fer et des Canaux par l'entremise de ses ingénieurs et dans ses plans, a pris toutes les précautions nécessaires. Je n'ai aucun doute que toutes ces éventualités ont été considérées. On parle de steamers de quarante mille tonnes qui devront remonter jusqu'à Montréal, mais il n'est pas probable que nous voyons cela dans un avenir très rapproché. D'abord la plus grande profondeur d'eau que l'on pourrait donner ne permettrait pas, je crois, à des navires de ce tonnage d'approcher du port de Montréal, et il n'est pas probable que ceux que l'on construira dans un avenir rapproché seront empêchés de visiter ce port par le manque d'élévation du pont de Québec.

M. ARMSTRONG : Je ne veux pas prolonger ce débat. Je veux rappeler seulement au ministre des Chemins de fer qu'il est à peu près impossible de faire les mâts en acier en usage aujourd'hui à une hauteur convenable pour ces ports.

M. EMMERSON : L'honorable député oublie que l'on abaisse les mâts supérieurs.

M. ARMSTRONG : Si l'honorable ministre lit les journaux américains dans les articles qui concernent ces ponts, il verra que les navires dont il est question ne peuvent pas passer sous le pont de New-York et dans le canal de la Baltique. J'appelle simplement son attention sur ces faits, mais je serai le dernier à croire que le Saint-Laurent ne pas donner passage aux plus grands navires jusqu'au port de Montréal, tant que les meilleurs ingénieurs que nous avons ne seront pas de cet avis. J'espère et je crois qu'à l'avenir, nous allons tenir une conduite plus énergique concernant le chenal du fleuve Saint-Laurent, et qu'au lieu de l'élargir de 100 ou 200 pieds on devra, si c'est nécessaire, l'élargir de 300 ou 500 pieds afin que les plus grands navires puissent remonter et redescendre le fleuve nuit et jour, et je crois que le pays sera d'avis que ce sera de l'argent bien employé. Le ministre devra admettre que ce transport par eau jusqu'à Montréal devra nécessairement faire diminuer le tarif des transports par chemins de fer, car ceux-ci ne pourront pas nécessairement transporter des marchandises sur une distance de 156 milles pour 50 et 75 pour 100 de moins que ces grands navires pourront le faire jusqu'au port de Montréal. Je sâis qu'il y en a qui croient qu'à cause des rapides qu'il

y a à 40 milles en bas de Québec, il sera impossible de faire disparaître ces rochers sans abaisser le niveau de l'eau dans le port de Montréal. Mais si l'on regarde ce qui a été fait dans le Danube, par exemple, et si l'on examine les barrages qu'on y a construit et l'aide immense qu'ils ont donnée à la navigation de ce peuple, on comprendra qu'il sera possible plus tard de rendre le Saint-Laurent navigable pour les plus grands navires.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Avant de laisser adopter cette motion je crois devoir dire un mot en réponse aux remarques faites par l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong). Il paraît croire que le Gouvernement n'a pas fait son devoir en rapport avec l'ouverture du chenal du Saint-Laurent. Depuis quelques années, spécialement depuis 1899 de grands efforts ont été faits pour creuser le chenal à trente pieds. Je dois dire qu'en toute probabilité vers le 1er octobre prochain le chenal sera creusé à une profondeur de 30 pieds jusqu'à Batiscan; depuis Batiscan jusqu'à Québec, il y en a certainement plus de 30 pieds de sorte qu'il n'y a pas de danger ni de possibilité que la navigation laisse quelque chose à désirer après cela.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il dit que de Montréal à Batiscan ou de Québec à Batiscan la profondeur du chenal est de 30 pieds ?

M. BRODEUR : De Montréal à Batiscan. Je crois pouvoir donner à la Chambre l'assurance qu'au 1er octobre prochain les travaux seront terminés et que nous aurons un chenal de 30 pieds à extrême marée basse, de sorte que nous pouvons espérer qu'à extrême marée basse entre Batiscan et Montréal nous aurons au moins 30 pieds au 1er octobre. Nous nous occupons maintenant de donner au chenal la largeur nécessaire. Nous l'élargissons surtout dans les endroits où il y a de grandes courbes. Depuis que je suis à la tête du département, j'ai eu occasion de converser avec plusieurs personnes qui sont intéressées à la navigation du Saint-Laurent et le service de signaux que nous avons établis, surtout pendant les deux dernières années, nous permet d'espérer que le chenal sera navigable non seulement pendant le jour mais aussi pendant la nuit sans aucune difficulté quelconque. Je suis convaincu que les travaux que nous faisons présentement donneront ample satisfaction. Je regrette cependant de voir de temps à autre dans les journaux des articles au sujet des difficultés de la navigation du Saint-Laurent. Je ne sais pas à quelle source on se renseigne mais cela paraît être l'habitude de parler des accidents de la navigation du chenal. Je ne crois pas que ce soit juste, parce que pas un seul des accidents qui ont eu lieu l'année dernière n'a été dû à son manque de profondeur et conséquemment on ne peut pas blâmer le Gouvernement. Je désire donner à la Chambre l'assurance que le Gouvernement ne négligera aucun effort pour faire du chenal du Saint-Laurent un des meilleurs du monde.

(La motion d'ajournement de M. Armstrong est rejetée.)

On passe à l'ordre du jour.

## ARBITRAGE ENTRE LA COURONNE ET LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Monsieur l'Orateur, je désire demander au Gouvernement en quel état se trouve la question d'arbitrage pendante entre la couronne et la compagnie du Grand-Tronc. Un acte spécial a été adopté à cet effet en 1904. J'ai entendu dire qu'il y avait un rapport ou un rapport partiel à ce sujet, et il serait peut-être bon que le Gouvernement informât la Chambre de la situation présente.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : L'arbitrage est virtuellement terminé, c'est-à-dire que, des sept ou huit questions qui ont été soumises à la décision des arbitres, cinq ou six se trouvent déjà décidées. Il en est deux qui ne sont pas encore réglées, et ce sont, à mon avis, probablement, les deux plus importantes. Ce sont les questions relatives au détournement du trafic. Elles sont actuellement à l'étude ; la preuve est au complet, et je compte que les arbitres en arriveront à une décision sur ces deux points d'ici à un mois ou deux. Je pourrais, dans l'intervalle, si on le jugeait à propos, déposer le texte des décisions déjà rendues par les arbitres.

M. R. L. BORDEN : Il est peut-être désirable, en effet, qu'on nous en donne connaissance, si l'on n'y voit pas d'inconvénient.

M. BERGERON : Ces décisions sont-elles finales ?

M. FITZPATRICK : Oui. On m'a prié avant que la décision fût rendue de permettre aux parties d'en appeler de la décision des arbitres dans le cas où elles le jugeraient à propos ; mais j'ai refusé car nous voulions que la décision réglât d'une manière finale la difficulté survenue entre le chemin de fer intercolonial, d'une part, et le chemin de fer Grand-Tronc, de l'autre.

## DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport du département du Revenu de l'intérieur, 1re partie, relative à l'accise, pour l'exercice financier clos le 30 juin 1905 ; aussi, 2e partie, relative à l'inspection des poids et mesures, au gaz et à la lumière électrique, déposé par l'honorable M. L. P. Brodeur.

Rapport du département du Travail pour l'exercice clos le 30 juin 1905, déposé par l'honorable M. Aylesworth.

## DIRECTEUR DE LA POSTE DE CANNINGTON.

M. SAM. HUGHES : Monsieur l'Orateur, je ferai observer à l'honorable directeur général des Postes (M. Aylesworth) qu'il n'a pas été fait de réponse hier au paragraphe 5 de la question relative à la destitution du directeur de la poste à Cannington. Le paragraphe 4 de la question était ainsi conçu:

A-t-il jamais été formulé des plaintes contre lui ?

Voici quelle fut la réponse :

Il avait été formulé des plaintes de temps à autre quant à la gestion du bureau de poste.

Puis, on demandait dans le paragraphe 5:

Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?

Il n'a pas été fait de réponse à cette partie de la question.

M. AYLESWORTH : Elles étaient de diverses natures.

## CHANGEMENTS MINISTERIELS.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se propose-t-il de nous fournir, comme il est d'usage, l'explication des changements ministériels qui ont eu lieu ?

Sir WILFRID LAURIER : Je serai très heureux de le faire en tout temps qu'il conviendra à l'honorable député (M. Borden). Quel jour dirons-nous : demain, ou lundi, ou mardi ?

M. R. L. BORDEN : Le jour qui conviendra le mieux au très honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Alors, demain me conviendra très bien.

## MASSACRE DES JUIFS EN RUSSIE.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Monsieur l'Orateur, je prie la Chambre de prêter une oreille indulgente aux quelques remarques dont je vais faire suivre la motion que j'ai inscrite au feuilleton. Voici en quels termes elle est conçue :

Attendu que pendant le régime de terreur qui a régné récemment dans plusieurs parties de la Russie, un nombre considérable d'hommes, de femmes et d'enfants de race juive sans défense ont été massacrés de la manière la plus brutale et la plus inhumaine ;

Qu'aucun effort raisonnable ne paraît avoir été tenté pour empêcher ces atrocités que leurs auteurs ont la pleine liberté de poursuivre :

Que le Parlement du Canada, exprimant le sentiment du peuple canadien sans distinction de race, de croyance ou de parti, déplore ces massacres odieux et inhumains des juifs russes et affirme que ces atrocités sont une honte pour la civilisation du vingtième siècle ;

Que cette résolution soit adressée, par l'entremise de Son Excellence le Gouverneur général au Très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies, afin que Sa Majesté soit informée des sentiments de ses sujets canadiens à ce sujet, et que des mesures soient prises à cette fin suivant que les aviseurs de Sa Majesté le jugeront à propos.

La motion s'explique d'elle-même, mais en la présentant à la Chambre j'ai deux objets en vue : en premier lieu, exprimer notre sympathie pour les victimes de ces massacres, que nous déplorons et condamnons dans la mesure qu'il nous est permis de le faire ; et deuxièmement, empêcher que ces persécutions ne se continuent ou ne se répètent, du moins avec la même atrocité. Il est à la connaissance de tous les honorables membres de cette assemblée et de tous les citoyens du Canada que ces violences ont été commises. Il est donc inutile que je m'y arrête longuement. Il me suffira de dire que, depuis deux ans, plus de 100,000 hommes, femmes et enfants sans défense, de la race juive, ont été massacrés en Russie. Les Russes ont profité des émeutes qu'eux-mêmes apparemment avaient soulevées pour massacrer ces êtres sans défense. Le caractère sanglant de ces massacres s'est aggravé avec le temps jusqu'à ce que nous ayons été témoins de ces horreurs du mois de novembre dernier. Depuis, tout l'univers civilisé, peut-on dire, a protesté contre cet état de choses. Les habitants du Canada, de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis se sont tout particulièrement élevés contre les fauteurs de ces atrocités. Dans toutes les parties du Canada il s'est fait des assemblées publiques et il a été adopté des vœux condamnant ces violences ; et je ne crois pas me tromper en disant que le très honorable premier ministre a rehaussé de sa présence une de ces assemblées tenues dans la capitale, et soit en la présidant, ou en y prenant la parole, s'est fait l'interprète des sentiments du peuple canadien à l'égard de ces massacres.

On a beaucoup fait pour empêcher autant que possible ces violences de se répéter. Les ministres de l'Evangile, d'une extrémité à l'autre du pays, les ont condamnées. On a fait des collectes publiques dans le but de soulager les victimes. Les journaux sans exception, je pense, ont condamné ces outrages. D'innombrales lettres ont paru à ce sujet dans leurs colonnes, et encore au mois de janvier de la présente année, le congrès des Etats-Unis a fait connaître ses sentiments en adoptant une motion semblable à celle que j'ai proposée, mais rédigée en termes beaucoup plus énergiques.

Ce n'est pas trop demander à la Chambre, monsieur l'Orateur, que d'accepter cette motion, sans distinction de croyance, de race ou de parti. Le moins que nous puissions faire, c'est de protester ; espérons que cette motion sera votée sans difficulté. Quelques-uns diront sans doute qu'une telle motion

est futile et ne saurait produire d'effet. Je ne puis accepter cette opinion. En faisant ainsi connaître en termes formels, à Sa Majesté, quelles sont les vues du Parlement canadien, nous donnons encore plus de force à toute décision que le souverain serait disposé à prendre à cet égard d'après l'avis de ses ministres. Nous savons tous que des massacres d'une nature quelque peu semblable ont pris fin en Turquie et en Chine par suite de l'intervention d'autres Etats ; et nous avons lieu d'espérer que la présente motion aura le même effet dans les tristes circonstances actuelles. Nous lisons dans les journaux aujourd'hui qu'il est question de recommencer ces affreux massacres vers le temps de Pâques. Il semble étrange que le saint temps de Pâques soit choisi pour la perpétration de ces actes inhumains ; mais il n'en est pas moins vrai que c'est au temps de Pâques que ces massacres ont eu lieu en 1903, 1904 et 1905. Quand cette résolution n'aurait l'effet d'arrêter la main que d'un seul assassin des juifs, nous ne devrions pas hésiter à l'adopter.

Et, monsieur l'Orateur, quels sont ceux qu'on persécute ainsi en Russie ? Si nous en jugeons par ceux que nous avons au Canada, nous devons nous former une haute opinion de la race juive. On peut dire sans crainte de se tromper qu'il ne se trouve pas au Canada de citoyens plus paisibles que les juifs. Ils jouissent d'une sécurité parfaite sous l'égide de la constitution anglaise ; ils jouissent des mêmes droits que leurs concitoyens professant la religion chrétienne. et d'autre part ils respectent la loi qui les protège et se montrent disposés à défendre la constitution. Ils sont de bons et paisibles citoyens du Canada. C'est une race charitable, et la présente motion est une motion de charité et de miséricorde. Ils pourvoient eux-mêmes au maintien de leurs pauvres ; C'est une pratique qui leur est imposée par leur religion. On ne voit pas de juifs dans les établissements de charité publique du pays ; et, je le déclare avec joie, on en trouve très peu dans les prisons et les pénitenciers. J'espère, monsieur l'Orateur, que la présente motion ne contrevient à aucune coutume, aucune loi, aucun usage international. J'espère que cette expression des sentiments du peuple canadien ne sera aucunement considérée comme portant atteinte aux droits des nations. La motion est rédigée dans les termes les plus modérés qu'il ait été possible de choisir pour exprimer les sentiments qu'elle contient. Mais, monsieur l'Orateur, si l'on juge que ces expressions sont trop fortes, si l'on pense qu'elle demande plus que le Canada n'a le droit de demander à Sa Majesté dans la circonstance, alors je suis parfaitement disposé à ce que la rédaction en soit rendue conforme à l'usage établi. Cette motion est conçue dans un esprit humanitaire et philanthropique. J'espère qu'il n'y aura pas de conflit d'opinion en cette Chambre à son égard et qu'on ne se méprendra pas sur les motifs qui m'ont engagé à la présenter. Qu'on en modifie la rédaction dans la mesure que l'on jugera nécessaire, je ne m'y opposerai pas, pourvu qu'on laisse subsister dans son intégrité l'expression du sentiment unanime du peuple canadien qui s'y trouve contenue. Je propose que la motion soit adoptée.

M. A. C. MACDONELL.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je n'ai certes aucune raison de critiquer rien de ce qu'a dit l'honorable député préopinant (M. Macdonell), non plus que les motifs qui l'ont engagé à présenter cette motion à la Chambre. Nos concitoyens de race juive méritent tous les éloges qu'il leur a faits. Ils sont industrieux, ils sont paisibles, ils sont frugaux, ils sont dans toute la force du mot de respectables citoyens du Canada. Nous avons lieu de croire que leur caractère est le même en Russie qu'il est ici, mais, quels que soient leurs défauts ou leurs qualités comme citoyens de l'empire de Russie, on ne saurait justifier le traitement cruel dont ils ont été l'objet.

Les événements qui se sont déroulés en Russie doivent faire naître des sentiments d'horreur dans la poitrine de tout homme civilisé.

Toutefois, je dois appeler l'attention de l'honorable député et de la Chambre sur ce point : Convient-il à ce Parlement d'adopter cette résolution. Dans des réunions publiques—j'ai moi-même assisté à l'une d'elles—les citoyens du Canada ont adopté des résolutions dans le même sens, et cette démarche est des plus correctes. Il est bon que tous les habitants de ce libre pays donnent cours à ces sentiments d'horreur pour que la multiplicité et l'unanimité de ces manifestations exercent une certaine influence auprès du gouvernement russe et l'engagent à protéger la vie des citoyens. C'est un acte qu'il est du devoir de tous les Canadiens d'accomplir.

Mais, j'engage la Chambre à se souvenir que ce Parlement ne représente pas le pouvoir souverain dans toute sa plénitude. Le Canada est une colonie de l'Angleterre et, bien qu'il jouisse de la plus grande somme d'autonomie, il n'a pas, à l'heure présente, le droit de s'ingérer dans les affaires étrangères qui sont du ressort exclusif de la couronne anglaise. Plus d'une fois, cette Chambre a adopté des résolutions concernant des questions intéressant des groupes qui ne relevaient pas de notre juridiction, mais ces résolutions avaient trait au sort de sujets anglais vivant dans d'autres parties de l'empire. Citons un exemple connu de nous tous : plus d'une fois cette Chambre a adopté des résolutions en faveur de l'autonomie de l'Irlande. Selon moi, c'est notre privilège et notre droit, en tant que sujets britanniques, d'exprimer notre opinion sur un état de choses qui concerne nos compatriotes anglais de n'importe quelle partie de l'univers, mais je crois qu'il y a lieu d'hésiter ou, en tout cas, de prendre le

temps de réfléchir avant d'intervenir dans une question qui est purement du domaine du ministère des Affaires étrangères et qui a trait aux rapports de l'Angleterre avec une autre puissance. Si nous jouissions de la souveraineté, il nous appartiendrait de dire s'il est à propos d'intervenir, même avec les plus grands ménagements, dans la conduite des affaires intérieures de toute autre nation. Mais, de nos jours, les rapports de l'Angleterre avec la Russie sont du domaine exclusif du corps diplomatique de la Grande-Bretagne et nous n'avons pas voix au chapitre.

Je ne suis pas disposé à blâmer l'attitude de l'honorable député (M. Macdonell) ; loin de là. Je demande seulement à la Chambre des communes d'examiner s'il est sage ou déplacé de notre part, en tant que colonie sous la dépendance de la Grande-Bretagne, n'ayant pas la plénitude de la souveraineté, d'intervenir tant soit peu dans les rapports de l'Angleterre avec les autres puissances. Je ne suis pas prêt à me prononcer sur ce sujet ; je désire consulter la Chambre tout en déclarant que je suis convaincu qu'il vaut mieux pour nous ne pas chercher à indiquer à l'Angleterre quels sont ses devoirs envers les autres nations. En ce moment, sans être prêt à contredire l'honorable député, je demande de nouveau à la Chambre de réfléchir et de remettre sa décision à une date ultérieure.

Je le répète, j'approuve les intentions de l'honorable député. Il obéit à des sentiments d'humanité. Nous sympathisons tous avec lui. Il s'est exprimé avec modération et il n'y a rien à reprendre à ses paroles. Cependant, je crois qu'il vaut mieux remettre notre décision à plus tard et je propose l'ajournement du débat.

M. W. F. MACLEAN (York-sud). Monsieur l'Orateur, je n'approuve pas entièrement la doctrine énoncée par le premier ministre dans cette circonstance. Le parlement anglais s'est occupé de questions semblables et a exprimé ses sympathies à ceux qu'on opprimait dans différentes parties de l'univers et le Parlement du Canada a également le droit, s'il désire s'en prévaloir d'exprimer sa compassion. En de pareilles matières, notre Parlement n'est pas subordonné au parlement anglais et j'espère que le jour luira bientôt où nous posséderons et exercerons l'entière liberté de faire connaître nos sentiments. J'approuve entièrement les déclarations du représentant de Toronto-sud (M. Macdonell). Tout en déplorant les massacres qui ont eu lieu et les injustices que les juifs ont subies, le Canada et l'univers entier doivent se réjouir de voir la Russie marchant vers son émancipation et établissant le gouvernement responsable. C'est avec allégresse que tout le monde doit contempler l'aurore d'une ère nouvelle pour la Russie qui suivra l'établissement prochain d'un gouvernement responsable calqué en quelque sorte sur celui d'Angleterre.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : D'accord avec le premier ministre, je crois qu'il est préférable de remettre à plus tard l'étude de cette question. Ainsi que l'auteur de la résolution l'a dit, il s'est servi d'un langage moins violent que celui de la résolution qu'a adoptée, relativement au même sujet, le congrès des Etats-Unis. Je suis disposé à approuver la plupart des déclarations du premier ministre mais il y a peut-être lieu de faire observer que ce Parlement a, effectivement et réellement, le droit de présenter une adresse au Roi concernant n'importe quelle matière. A ce point de vue, on pourrait croire que ce Parlement pourrait à juste titre adopter une résolution couchée en termes modérés au sujet des événements qui se sont déroulés en Russie. J'approuve cordialement le langage du premier ministre et de l'auteur de la résolution relativement aux sentiments que ces outrages ont provoqués parmi toute la population du Canada. Ainsi que le premier ministre l'a dit, le Canada est dans une singulière situation en ce qui a trait aux rapports de l'empire avec l'étranger. Cette situation n'est peut-être que transitoire. Là-dessus, nous ne pouvons que nous livrer à des conjectures. Je me souviens qu'un jour, cette Chambre, depuis que j'ai l'honneur d'en faire partie, a adopté une résolution concernant un peuple qui ne faisait pas partie de l'empire anglais. Cette résolution adoptée en 1899, si je ne me trompe, avait trait aux droits des sujets britanniques au Transvaal.

Sir WILFRID LAURIER : L'Angleterre prétendait exercer la suzeraineté sur le Transvaal.

M. R.-L. BORDEN : Elle réclamait la suzeraineté, c'est vrai; mais il y a lieu de faire cette observation. Quant à savoir si ce droit était nominal ou réel, les avis étaient très partagés. Le premier ministre doit se rappeler que les juristes et les diplomates anglais étaient loin de s'entendre sur ce qui, en somme constituait cette suzeraineté.

Quoi qu'il en soit, je suis dans le moment entièrement d'accord avec le premier ministre qui propose l'ajournement du débat. Si ce Parlement peut, étant donné sa situation à l'égard du Roi et de l'empire exprimer avec modération ce qu'il pense de ces outrages, il me semble que la motion de l'honorable député a sa raison d'être et qu'on peut adopter une résolution rédigée en ces termes ou en des termes analogues. Toutefois, il ne serait pas sage d'agir avec trop de précipation dans cette circonstance. J'approuve donc entièrement la motion du premier ministre.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Monsieur l'Orateur, en cas que la présente motion subisse le sort qui a jadis été réservé à d'autres motions pour l'ajournement du débat, je ne crois pas devoir laisser se terminer la discussion sans exprimer quelques idées sensées afin de purifier l'atmosphère

de ce que j'appellerai cette pitié fictive qu'on a voulu faire naître en ce pays en faveur des juifs. Inutile de dire que je n'obéis à aucun sentiment d'animosité contre ces derniers, pas plus que le député de Toronto-sud (M. Macdonell) ne tient compte de l'influence que les électeurs israélites peuvent exercer dans sa circonscription électorale. Je prends pour acquis que l'honorable député et moi, nous exprimons sur ce sujet notre façon de penser.

Je dirai, en passant, que la province de Québec a été la première dans l'empire britannique à reconnaître aux juifs leurs droits de citoyenneté. A l'époque même où, en Angleterre, on niait ces droits à mes coréligionnaires et à ceux de l'honorable député, les catholiques Canadiens-français de la province de Québec adoptaient une loi—et, si une allusion personnelle m'est permise, je dirai que mon grand-père était l'auteur de cette loi—afin de donner aux juifs de la province la jouissance des droits civils, avant que l'Angleterre ou tout autre partie de l'empire en eût fait autant. Mais, si, avant même de prendre place au rang des autonomes, nous entreprenons de discuter les problèmes internationaux et si nous assumons la formidable responsabilité de conseiller toutes les nations du globe quant à la régie de leurs affaires intérieures, il nous faudra avoir soin d'étudier un peu les questions qui feront le sujet des résolutions que nous adopterons ; autrement, nous courrons le risque de nous laisser entraîner trop loin. Ainsi, on pourrait nous engager à adopter des résolutions blâmant la barbare pratique du lynchage en usage aux Etats-Unis, en temps de paix et lorsque nulle révolution sociale n'excuse le gouvernement américain qui ne la supprime pas. Nous pourrions également, de temps à autre, adopter des résolutions censurant la négligence criminelle du gouvernement turc qui n'empêche pas le massacre de milliers de chrétiens dans des pays où l'Angleterre, la France et d'autres puissances européennes ont le droit de faire sentir leur influence. En ce qui a trait aux juifs russes, il serait peut-être sage d'user de prudence dans nos manifestations de sympathie, vu qu'il est bien établi et admis par les correspondants les plus prudents des journaux anglais que les juifs ont été les instigateurs de la plupart des désordres qui ont eu lieu en Russie, qu'une grande partie des deniers prélevés par souscription dans les pays étrangers en faveur des juifs russes a réellement servi à acheter des armes à feu et des munitions pour les révolutionnaires.

Par conséquent, nous pourrions embarrasser le gouvernement anglais dont l'honorable député de Toronto est un partisan loyal j'imagine, si nous adoptions une résolution priant le parlement d'Angleterre d'exprimer sa sympathie pour des gens qui, après avoir pris une part active à la révolution en Russie, en sont aujourd'hui jusqu'à un certain point les victimes. C'est un fait notoire, que le "Times", de Londres, a rappelé, que les chrétiens se sont livrés à des massacres dans certaines villes russes parce que les juifs avaient ourdi un complot dans le dessein de les exterminer.

Je n'entreprendrai pas une longue dissertation historique sur la philanthropie des juifs. Certes, quelques-unes des persécutions qu'ils ont essuyées pour leur croyance religieuse m'inspirent de la compassion pour eux mais, ainsi que l'a déclaré à maintes reprises l'un des plus célèbres écrivains anglais, M. Goldwin Smith, le sentiment de haine à l'égard des juifs, non-seulement en Russie mais dans d'autres pays, ne provient pas des préjugés nationaux ou religieux mais de ce qu'ils ne s'assimilent pas à la population du pays où ils vivent. Ils ne deviennent citoyens d'un pays qu'à cause des avantages qu'ils pourront retirer, afin de s'enrichir tout en contribuant le moins possible au progrès du pays.

Il est parfaitement reconnu que les juifs ne cherchent pas à devenir de grands propriétaires. En Russie surtout, ils n'ont pas acquis d'immeubles, mais ils ont vécu et ont amassé des fortunes colossales, non seulement en extorquant l'argent du pauvre peuple, mais encore en suçant le sang de ses veines, à l'instar de ce personnage historique si bien dessiné, il y a plus de trois cents ans, par le poète le plus illustre qu'a produit l'Angleterre.

Surgisse une révolution, et l'on voit la populace s'attaquer aveuglement mais instinctivement à ceux qui l'ont persécutée depuis des années.

Les révolutions dont l'Angleterre et la France ont été le théâtre, ont donné lieu à de nombreux massacres et à des crimes abominables. C'était pourtant là le résultat de l'oppression dont le peuple souffrait depuis longtemps. Aussi, du moment que les lois furent impuissantes contre la révolution qui surgissait, le peuple châtia les auteurs des injustices dont il avait été la victime.

Depuis des siècles, les paysans russes sont la proie des usuriers juifs; il ne faut donc pas s'étonner si, maintenant, ils se montrent terribles dans leurs représailles contre ces vampires.

Pour ma part, j'estime qu'il serait ridicule pour ce Parlement d'adopter ce projet de résolution inspiré, je le crains, par des considérations locales d'un caractère politique, de décider un problème qui, depuis des années, depuis des siècles, préoccupe l'esprit des hommes d'Etat, non seulement de la Russie, mais encore d'un grand nombre d'autres pays, problème qui consiste à amener les juifs à se plier aux exigences sociales du pays qu'ils habitent et à ne pas se servir exclusivement à leur avantage personnel de leur qualité de citoyens.

Il y a autre chose, monsieur l'Orateur. A mon avis, en adoptant la résolution proposée, le Parlement se trouverait dans une position encore plus ridicule vis-à-vis des

autres parties de l'empire. L'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden) nous a rappelé qu'il y a environ sept ans, le Parlement canadien votait une résolution exprimant les sympathies du pays à l'endroit des citoyens britanniques qui habitaient alors la république du Transvaal. On avançait dans ce temps-là que la Grande-Bretagne avait un droit de suzeraineté sur cette partie de l'Afrique. Le Parlement du Canada ne connaissant pas alors,—ignorance où il pourrait se trouver dans le cas qui nous occupe,—les faits se rapportant à cette question, proclama, ce que démontrent les annales de cette Chambre, la doctrine de la suzeraineté de l'Angleterre sur le Transvaal, et, cependant, le gouvernement britannique avait rejeté cette théorie, et le plus haut tribunal de la Grande-Bretagne avait déclaré que l'Angleterre avait abandonné cette suzeraineté. Le Canada se trouvait donc à intervenir dans des questions internationales. Mais aujourd'hui que le Transvaal fait partie de l'empire britannique, pourquoi ne proposerions-nous pas une résolution exprimant notre sympathie pour les efforts tentés en vue d'abolir l'esclavage qui s'exerce au nom de la couronne et de la souveraineté de la Grande-Bretagne ? A une majorité de centaines de milliers de voix, le peuple anglais a décidé l'abolition de l'esclavage que le gouvernement conservateur a établi au Transvaal.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ignore-t-il que certains membres du gouvernement britannique, au cours de récents débats au parlement anglais, ont retiré cette expression et qu'elle n'est plus employée dans les débats de la Chambre des communes d'Angleterre?

M. BOURASSA : Je sais que des membres du parlement anglais——

M. R. L. BORDEN : ——du gouvernement anglais, et non du parlement britannique.

M. BOURASSA : Très bien, peu m'importe le mot. J'attache, en effet, très peu d'importance aux termes ; ce sont les faits qui m'intéressent, et quand je vois des hommes, des corporations organisées sous l'empire des lois anglaises, se rendre dans un pays étranger, pour y faire dans un but de cupidité la chasse à l'homme, pour y exercer pour ainsi dire, et cela des années durant, le droit de vie et de mort sur les habitants à qui ils peuvent imposer des châtiments corporels afin de les forcer à travailler tant d'heures par jour et tant de jours par année, je dis que c'est là un véritable esclavage. En vérité, c'est le procédé et non le terme que le peuple anglais, aux élections dernières, a condamné si fortement et d'une façon si éclatante.

Lorsqu'on m'a interrompu, j'allais dire que s'il nous appartenait de prendre position dans le redressement des injustices dont souffrent les peuples, nous devrions commencer cette œuvre en faveur des habitants de certaines parties de l'empire. En effet, si nous voulons exprimer nos sympathies dans des matières semblables, que ces sentiments généreux se donnent cours d'abord en faveur des populations de ces colonies britanniques où, sous la protection des lois anglaises, se perpètrent des actes semblables aux procédés dont on use envers des esclaves, un siècle après ce magnifique mouvement organisé par Wilberforce en vue de l'abolition de la traite des esclaves.

Mais, monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de soulever une discussion aussi vaste. Je rappelle ce fait simplement pour démontrer que des préjugés soulevés par de mesquins intérêts peuvent nous faire dévier de notre rôle constitutionel, national, social ou politique, et qu'il vaudrait infiniment mieux si nous voulons jouir de la confiance du peuple anglais, si nous désirons coopérer à l'œuvre utile entreprise par le gouvernement britannique en vue de la réforme sociale dans les limites de l'empire, revenir au simple sens commun et ne pas nous préoccuper de problèmes que nous ne sommes pas prêts à résoudre et dont nous ignorons même le principe fondamental.

M. W.-B. NORTHRUP (Hastings-est) : Je n'aurais pas pris part à ce débat n'eut été ce qu'a laissé entendre l'honorable député qui vient de terminer son discours. Il a insinué, en effet, que ceux qui avaient parlé en faveur de la résolution proposée, n'avaient agi ainsi que parce qu'il se trouvait dans leurs comtés un certain nombre d'électeurs dont les suffrages pouvaient être favorablement influencés par les observations qu'ils ont présentées. Je ne sache pas qu'il se trouve un seul électeur juif dans toute la division électorale que je représente. Je puis donc au moins prétendre parler en toute liberté sans obéir aux motifs équivoques qu'a laissé soupçonner l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Si ce dernier avait lu l'avis de motion, au lieu de s'appliquer à jeter du ridicule et à déverser sa colère sur l'auteur de ce projet de résolution, il aurait constaté que nous ne demandons pas à Sa Majesté d'agir en quoi que ce soit au sujet de ces massacres. Nous constituons un corps qui a le pouvoir dans les limites de ses attributions d'exprimer son opinion, et c'est pourquoi nous demandons simplement à la Chambre de se prononcer sur un état de choses des plus lamentables. Je me demande s'il se trouve de par le monde un homme qui défende les assassins qui, au cours des derniers mois, ont massacré les malheureux juifs habitant la Russie.

Il peut se trouver parmi ces juifs quelques personnes qui aient soulevé l'inimitié des Russes, mais, si l'honorable préopinant veut lire le drame écrit par le plus grand des poètes anglais, s'il s'arrête à ce passage où Portia laisse tomber de sa bouche des paroles qui sont des perles, il constatera difficilement, j'en suis sûr, que

l'héroïne de ce drame est animée de cet esprit qui semble inspirer l'honorable député, cet après-midi, même si l'on considère qu'il serait peut-être impossible de trouver dans toute l'histoire de la Russie un usurier qui l'emporterait sur le vieux Shylock lui-même. Mon honorable ami, pour être logique, devra soutenir qu'il était du devoir de Portia de réunir la population pour massacrer Shylock, toute sa famille et tous les juifs vieux et jeunes, hommes et femmes, garçons et filles qu'elle aurait pu découvrir.

Je partage entièrement les vues exprimées par l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et par l'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden) quand ils ont dit qu'il vaudrait peut-être mieux étudier davantage cette question. J'espère, cependant, qu'après un examen sérieux de ce sujet, ce Parlement qui n'a pas craint d'exprimer un vœu au gouvernement de la mère patrie à une époque où une question, celle du home rule, donnait lieu à une si grande divergence d'opinions au sein du peuple anglais, adoptera ce projet de résolution. Lorsque nous avons suggéré aux autorités impériales la ligne de conduite que nous voulions lui voir tenir, on aurait pu dire que nous outrepassions, peut-être impertinemment, nos privilèges. Assurément, le Parlement qui s'est permis de conseiller le gouvernement anglais dans une circonstance comme celle-là, ne devrait pas craindre d'exprimer des sentiments qui, je crois pouvoir l'affirmer, sont partagés par tous les habitants de ce pays, hommes, femmes et enfants, à l'exception, toutefois, de l'orateur qui a parlé avant moi.

(La motion est adoptée, et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

## MOTION RELATIVE A LA LEGISLATION ELECTORALE.

M. R. L. BORDEN (Carlton, Ont.) propose :

Qu'un comité spécial de neuf membres soit nommé pour faire une enquête sur la législation relative aux élections fédérales. sur les moyens d'éviter les actes de corruption à ces élections et sur la procédure à suivre au sujet des pétitions se rapportant à ces élections, et pour faire rapport à la Chambre s'il est désirable de faire des modifications dans l'espèce ; avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir personnes, papiers et documents. Et que le quorum du dit comité soit fixé à trois membres,

Je veux dire quelques mots au sujet de cette motion, qui devient inutile par suite de l'avis de motion que mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) a inscrit au feuilleton de la Chambre. Je n'insisterai pas pour qu'on discute ma proposition, mais je demanderai que la discussion soit ajournée jusqu'après la décision que prendra la Chambre sur la motion du ministre de la Justice. Cependant, il m'appartient, je le crois, vu que je ne puis faire partie du comité, de présenter certaines observations qui serviront peut-être quelque peu aux députés qui composeront ce comité, car j'ai étudié assez sérieusement ce sujet depuis quelques mois, dans le but de faire modifier la loi de façon à atteindre le but que tous les membres de cette Chambre désirent obtenir, j'en suis convaincu.

Si je ne me trompe, c'est au cours de la session de 1903 que le Parlement discuta longuement cette matière. Mon honorable ami, le ministre des Finances (M. Fielding) demandait instamment, alors aux membres des deux côtés de la Chambre de travailler de concert dans le but d'insérer dans nos statuts une loi qui rendrait les élections plus honnêtes et plus parfaites. La question fut discutée par un comité spécial nommé pour étudier une proposition de loi soumise par M. Charlton. Le rapport de ce comité fut déposé aux dernières heures de la session. Entre autres choses ce rapport contenait une disposition dont l'effet devait priver de leurs privilèges d'électeurs, pour un certain temps au moins, les citoyens qui refusent ou négligent de voter lors des élections des membres de cette Chambre. Cette partie de la proposition de loi dont il a été fait rapport, donna lieu à de fortes divergences d'opinions ici même. Un grand nombre de députés ne voulaient pas accepter la réforme suggérée. Quoiqu'il en soit, on remit à plus tard l'étude de ce bill et du rapport du ministre de la Justice sur cette proposition de loi. La session était très avancée alors, et le ministre de la Justice ne pouvait étudier suffisamment cette proposition de loi, et depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, on n'a pris aucune mesure efficace pour appliquer les réformes suggérées alors. Je n'aborde pas cette question, aujourd'hui, en me plaçant au point de vue du partisan politique, mais dans le désir sincère que tous les membres de cette Chambre, libéraux et conservateurs, uniront leurs efforts afin de modifier, en la perfectionnant, la législation concernant les élections fédérales.

Je puis aider le comité en lui faisant connaître les résultats d'une étude que j'ai faite.

Les commissaires siégèrent plusieurs jours durant et entendirent nombre de témoins. Entre autres témoins appelés devant la commission citons MM. les juges Cave et Wright, et le baron Pollock, tous magistrats anglais jouissant d'une grande expérience en matière d'instruction de pétitions en invalidation d'élections. On interrogea M. Samuel Day, un éminent conseil anglais qui, à titre d'avoué, avait acquis une vaste expérience en cette matière, ainsi que le représentant du ministère public et nombre d'autres messieurs, considérés à juste titre comme experts sur ces questions. Le comité ne compléta pas ses travaux au cours de la session 1897, et il fut créé, au cours de la session 1898 un comité similaire, composé de neuf membres, lequel fut chargé de l'étude des dépositions prises devant ce comité en

1897, et dressa un rapport, après avoir entendu de nouveaux témoins. J'ai déjà appelé l'attention du ministre de la Justice sur le rapport de ce comité. Il est possible que quelques-unes des propositions qui se trouvent consignées dans ce rapport puissent être utilisées par le comité dont le ministre de la Justice proposera bientôt la création.

Envisageant la question au point de vue que j'ai déjà signalé, il me paraît fort souhaitable qu'il soit apporté à notre loi quelque modification tendant à ce que l'élection ait lieu dans un délai légitime. Je ne cherche ici ni à récriminer ni à créer de la popularité à mon parti, ni à censurer le Gouvernement à cet égard. Au besoin, je reviendrai sur cet aspect de la question. C'est un fait bien connu dans l'histoire du Parlement canadien et des assemblées législatives des diverses provinces, c'est un fait acquis, dis-je, que tel comté est demeuré sans représentant, pendant tout le cours d'une session. La chose ne saurait faire doute, sous l'empire de la loi dans sa teneur actuelle, tout gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, est exposé à la tentation de consulter les propres intérêts du parti au pouvoir, en fixant la date des élections complémentaires. Pareil état de choses ne saurait se perpétuer. J'ai déjà présenté deux projets de loi visant la modification de la loi à cet égard, et je le répète, je serais bien aise que ces deux projets de loi fussent renvoyés au comité.

Il est une autre disposition de la loi qui appelle réforme. Le Gouvernement nomme les présidents d'élection par tout le pays et ces officiers choisissent les présidents du scrutin. Il importe, autant que possible, qu'on ne choisisse pas comme présidents d'élection des hommes qui déploient trop d'esprit de parti. Pour mon propre compte, je préférerais que les présidents du scrutin fussent recrutés dans une certaine catégorie de personnes ; je voudrais qu'il fût statué que le président d'élection use de sa propre discrétion dans le choix d'un individu honorable, à titre de président du scrutin et qu'il porte la responsabilité de ce choix.

Je le répète, ces observations ne me sont nullement inspirées par l'esprit de parti ; je ne fais que constater un fait avéré, quand j'affirme que nombre d'abus que nous avons eus à déplorer, ces années dernières, viennent de ce que le président d'élection lui-même a voulu choisir comme auxiliaires des hommes indignes de remplir ces fonctions ; ou bien de ce que, dans le choix de ces officiers, il a adhéré à la proposition du candidat du parti au pouvoir. Cet abus, je l'affirme, peut se répéter sous le régime légal actuel, qu'il y ait un gouvernement libéral ou un gouvernement conservateur à la tête des affaires, et il est facile de constater les résultats qui en découlent. Si le candidat est malhonnête, ou bien, qu'étant un honnête homme, il s'inspire des conseils d'électeurs peu scrupuleux, il peut arriver, comme par le passé, qu'on fasse choix de tel président du scrutin, parce qu'on veut s'en faire un instrument, pour la perpétration de certaines fraudes dans la conduite des élections.

Voilà la deuxième observation que j'ai présentée au ministre de la Justice, et que je lui ai signalée comme digne de toute son attention.

Quant à la corruption, en général, nous ne sommes guère en lieu de nous féliciter des progrès réalisés à cet égard, tant dans la conduite des affaires que dans l'orientation de l'opinion publique au Canada. J'ai entendu raconter certains faits au sujet des différentes élections qui se sont faites au pays, et ces faits sont sans doute parvenus aussi aux oreilles des députés ; et d'après ces rumeurs, on ne saurait légitimement affirmer que le niveau de la moralité publique se soit fort élevé au Canada, au cours des dix, quinze ou vingt années écoulées. La question de savoir dans quel sens il faut légiférer au sujet de l'électeur qui refuse de voter, tant qu'on ne l'a pas rémunéré, s'est imposée à l'attention du Parlement, au cours du débat de la session 1903, auquel j'ai fait allusion. Quant à savoir s'il convient de priver ces électeurs de leur droit de vote, au cas où ils refuseraient de l'exercer, c'est là une question qui prête à la discussion et qui a été longuement débattue aux Etats-Unis. Contre cette déchéance de l'électeur, on fait valoir l'argument qu'il est possible que ni l'un ni l'autre candidat, ni l'un ni l'autre parti politique ne s'imposent à la confiance de certains électeurs, et qu'il faut les laisser libres de ne pas voter, s'ils le jugent bon, au cours de l'élection. D'autre part, il est évident, me semble-t-il, qu'il serait facile de réprimer cet abus de la corruption, dans la mesure où elle s'exerce à cet égard, en inscrivant au statut quelque disposition comme celle qui a été proposée au cours de la session 1903.

Quant au transport ou voiturage des votants aux bureaux de vote, le comité, si je ne me trompe, a présenté, comme conclusion, que cette pratique pourrait être tolérée avec certaines restrictions. D'après ce qui nous revient de diverses sources, la chose ne saurait faire doute, la loi actuelle à cet égard n'est guère respectée par les deux partis politiques au pays. Il faudrait créer de nouvelles sanctions et prendre les moyens d'appliquer la loi de façon à faire respecter cette disposition, ou bien il faudrait en restreindre la portée, de manière à la mettre d'accord avec l'opinion publique.

Dans la loi britannique de 1883, il figure certaines prescriptions qui n'ont pas été incorporées dans notre code et que je signale à l'attention du ministre de la Justice. Il s'agit de l'acte de 1883, 46 et 47 Vict., chap. 51, dont le texte est bien connu de l'honorable ministre. Je le prierais de se reporter à l'article 33 et aux paragraphes 1, 2 et 3 de ce statut. Au Canada, il est vrai, il existe une prescription législative

portant que tout candidat, dans l'intervalle des deux mois qui suivent le jour du scrutin ou de la présentation des candidats, est tenu de transmettre à qui de droit un état circonstancié des dépenses effectuées par lui-même ou faites en son nom, par tout individu, relativement à l'élection. La loi britannique va bien plus loin et atteint mieux, me semble-t-il, le but visé. Le texte même de ce statut pourrait utilement être cité ici, mais je me contenterai d'en donner un aperçu. Il prescrit qu'il sera dressé un état fort circonstancié des dépenses, non seulement par le candidat, mais par son agent électoral ; en outre, que le candidat lui-même, ainsi que son agent électoral, doivent faire cette déclaration sous la foi du serment, et cela s'entend d'une déclaration solennelle attestant que la déclaration est conforme à la vérité des faits. Il est un autre article du statut britannique qui ne figure point dans notre code, et le voici : tant que le candidat n'a pas transmis de déclaration, et cela sous la foi du serment, il lui est défendu, après l'expiration du délai fixé pour la transmission de ce document, soit de siéger soit de voter dans la Chambre des communes, à moins qu'il n'ait obtenu du tribunal compétent, sous les conditions prescrites par le statut, l'autorisation de le faire. En d'autres termes, cet article dispose que, dans des circonstances de nature exceptionnelle, le candidat peut présenter une demande au tribunal et en obtenir l'absolution de son manquement à la loi, en raison de ces circonstances exceptionnelles. Sauf cette disposition législative, nul candidat, en Grande-Bretagne, n'est autorisé soit à siéger soit à voter au Parlement, tant que sa déclaration n'a pas été transmise à qui de droit.

J'appelle maintenant l'attention de la Chambre et de l'honorable ministre de la Justice sur la nature de cette déclaration. Elle figure aux pages 584 et 585 de l'ouvrage de Rogers sur les élections, et c'est un appendice aux statuts :

Et je déclare, en outre, solennellement et sincèrement, par les présentes, que sauf ce qui resort de l'Etat en question, je n'ai point, et au mieux de ma connaissance et conviction, nulle autre personne, nulle cercle, nulle société, nulle association n'a, au nom dudit candidat, effectué de paiement ni donné ou promis de récompense, emploi, charge ou considération appréciable, ni effectué de dette se rattachant de quelque façon à la conduite ou à la gestion de cette élection.

Les résultats découlant de la loi britannique ont été parfaitement mis en relief dans un article de la " North American Review ", du mois de février, article sur lequel je reviendrai plus tard. Poursuivant ma démonstration, je ferai observer à l'honorable ministre que, par les annexes qui figurent de la page 579 à la page 583 de l'ouvrage de Rogers sur les " Elections ", annexes qui forment partie intégrante du statut en vertu de certains articles de cette loi, les dépenses que peut effectuer un candidat en Grande-Bretagne pour fins légitimes sont restreintes à un certain chiffre et à certains objets déterminés. Ce chiffre de dépenses est subordonné, dans une certaine mesure, au nombre des électeurs de chaque comté. Ainsi, non seulement le chiffre des dépenses légitimes que peut faire un candidat, au cours d'une élection, se trouve-t-il ainsi limité, mais le montant que peut dépenser tout cercle ou association politique, en faveur d'un candidat, est également limité au chiffre prescrit législativement. Ici, notre statut, strictement interprété, pourrait peut-être se traduire par la prohibition absolue de toute contribution versée au fonds électoral, sauf par l'entremise de l'agent électoral. L'acte britannique de 1883, article 28, contient une disposition qui défend encore plus directement et plus sévèrement toute contribution quelconque de ce genre, sauf par l'entremise de cet agent. Peut-être sera-t-il utile de citer quelques mots de cet article :

Sauf ce qui est autorisé sous l'empire ou en conformité de la présente loi, il ne sera fait ni avance, à une élection, ou par tout agent en faveur du candidat ou par toute autre personne à une époque quelconque, soit avant, soit durant, soit après cette élection, à l'égard de toute dépense effectuée par rapport ou relativement à la conduite ou la gestion de telle élection, sauf par ou par l'entremise de l'agent électoral du candidat, soit qu'il agisse en personne ou par un sous-agent ; et tous les deniers fournis par toute personne autre que le candidat pour les dépenses effectuées relativement à la conduite ou à la direction de l'élection, soit à titre de don, prêt, avance ou dépôt, seront versés au candidat ou à son agent électoral et à nul autre.

Le mot " personne " qui figure dans le texte de cet article est défini dans l'article 64 de l'acte britannique en question et en voici la teneur :

L'expression " personne " renferme une association ou un corps de personnes, reconnu civilement ou ne jouissant pas de la personnalité civile, et lorsqu'un acte est posé par cette association ou ce corps, les membres de cette association ou de ce corps qui ont participé à la commission de pareil acte seront passible de toute amende ou peine imposée pour cet acte par la présente loi.

Voilà, à mon avis, une disposition législative fort importante et qui s'impose aux mêmes délibérations du comité.

Une autre charge très importante qui relève des élections dans la Grande-Bretagne est celle de directeur des poursuites publiques. Je sais pertinemment que lorsque je fais allusion aux fonctions qu'exerce en Angleterre ce représentant du ministère public, je me trouve en présence d'un système tout différent en Canada. Je sais pertinemment, comme tout le monde sait d'ailleurs que sous notre système fédératif, ce sont les gouvernements des provinces et non le pouvoir central qui est chargé de l'administration de la justice. C'est pourquoi je suis

pénétré d'avance de l'argument qu'on pourra invoquer à l'encontre de mes vues, c'est-à-dire, que la charge de directeur des poursuites publiques telle qu'elle existe dans la Grande-Bretagne, est peut-être incompatible avec nos institutions ; mais il me semble que nous pourrions nommer un fonctionnaire qui, chargé des pétitions d'élection et peut-être aussi de faire respecter les lois générales de la douane et du fisc, remplirait certaines des attributions du directeur des poursuites publiques dans la Grande-Bretagne. Je cite toujours les mêmes lois anglaises—l'acte de 1883. Dit l'article 43 de cet acte :

> Le directeur des poursuites publiques lui-même, ou son assistant, ou tel substitut qui sera ci-après désigné devra être présent à l'instruction de tout procès en invalidation d'élection et tel directeur devra obéir aux instructions que le tribunal lui donnera relativement à l'assignation et l'interrogation de tout témoin appelé à rendre témoignage dans tout tel procès, et relativement à la mise en accusation par lui de tout délinquant, et relativement à toute personne qu'il a sommé de comparaître dans le but de la décréter d'accusation de manœuvres frauduleuses ou irrégulières.

L'article 41 du statut anglais prescrit que sur une motion de discontinuer une poursuite en invalidation, copie des affidavits doit être remise au directeur des poursuites qui a le pouvoir de se présenter, de transquestionner sur les affidavits ou d'adopter toute ligne de conduite qu'il jugera à propos, s'il a des doutes sur la légitimité des procédés entre les deux partis politiques.

Nous avons raison de croire que des arrangements sont conclus, dans notre pays, entre les partis politiques, ou entre les députés contre lesquels des poursuites ont été intentées, dans le but d'empêcher les procès de s'instruire. La presse dénonce ces procédés comme scandaleux et je ne suis pas prêt à différer beaucoup de cette manière de traiter la coutume. Sous plus d'un rapport, nos lois se prêtent à la généralisation de cette coutume. Je n'énumérerai pas tous les cas mais, par exemple, c'est l'habitude des juges au Canada—j'admets pour le moment que c'est un usage qu'ils sont tenus de respecter, eu égard aux dispositions de la loi —d'accepter la parole d'un avocat déclarant n'avoir pas de preuve à offrir et de renvoyer la plainte. C'est l'usage, après avoir prouvé une ou deux manœuvres frauduleuses et établi les relations, de priver le candidat de son mandat sans poursuivre plus loin l'enquête. Il y a quelquefois d'excellentes raisons de croire que si l'enquête était conduite à sa fin, des révélations seraient faites qui pourraient être dommageables aux personnes engagées dans le procès, si elles étaient rendues publiques.

La création au Canada d'un office semblable à celui du directeur des poursuites publiques dans la Grande-Bretagne, établirait, il me semble, un pouvoir indépendant de l'un ou de l'autre des partis politiques. Cet office serait une garantie ou du moins devrait être une garantie que les enquêtes seraient beaucoup plus complètes.

Voici un autre défaut de nos statuts. Quoique la loi contienne d'amples dispositions relatives aux circonstances qui peuvent amener la discontinuation d'une poursuite, la loi stipule que si une poursuite en invalidation n'est pas instruite dans les six mois de son inscription, ou dans les délais fixés par le juge, elle tombe absolument, et aucune procédure ne peut être instituée par la suite, car les juges se considèrent *functi officio* après l'expiration du temps. De sorte que les dispositions qui sont contenues dans la loi qui limite le pouvoir du pétitionnaire de discontinuer sa poursuite, n'ont ni la force ni l'effet qu'elles devraient avoir.

Le statut anglais contient une autre disposition importante sur laquelle il convient d'attirer l'attention, c'est celle que comporte l'article 44. En résumé cette disposition prévoit qu'au cours d'un procès en invalidation s'il est prouvé que la corruption a régné librement et qu'elle ne peut être imputée au candidat lui-même ou à ceux qui, d'après la loi, sont considérés comme ses agents, le tribunal a le pouvoir d'ordonner que les frais de l'enquête soient payés par la municipalité où la corruption s'est exercée si librement.

J'ai parlé tout à l'heure d'un article du " North American Review." Cet article est écrit par M. Arthur Bottow. Je ne sais de cet écrivain que ce qu'il en dit lui-même, c'est-à-dire qu'il a agi en maintes occasions en qualité d'agent d'élection dans la Grande-Bretagne. Il est manifestement au fait du fonctionnement de la loi dans la Grande-Bretagne telle qu'elle existait avant 1883 et telle qu'elle existe depuis que l'acte de cette année est devenu loi. Il en a parlé longuement, mais je n'en citerai que deux pages :

> La loi de 1883, je puis dire, loi bénie, provoqua la débâcle. Grâce à ses dispositions bienfaisantes, le directeur des poursuites publiques peut désormais enfoncer son scalpel dans les racines mêmes de l'ulcère politique, et le scandale qui a pris naissance au milieu des mœurs relâchées de la cour de Charles II, et qui a sapé par ses orgies, pendant deux cents ans, la base même du corps politique, a terminé son existence empoisonnée. Toutes les lois antérieures n'étaient que des demi-mesures flasques et ambiguës. Sir Henry James a pris dans sa drague toute l'engeance des fauteurs de corruption et ne lui a laissé d'autre issue que le désistement complet ou la prison. Cette réforme seule indiquerait une ère nouvelle, car pour la première fois les cercles et les associations politiques ont été astreints à la discipline ; mais cette loi a d'autres titres à notre éternelle gratitude.
>
> Elle peut être utile à nos réformateurs d'aujourd'hui en leur suggérant des idées, et je ne me gênerai pas d'en résumer les principales et les plus vigoureuses dispositions. Elle définit d'abord la corruption et la " traite " et rattache ces offenses à certaines périodes de temps avant, pendant et après une élection ;

celui qui reçoit et celui qui donne sont également coupables d'une manœuvre frauduleuse et sont passibles d'emprisonnement pour un an ou de $1,000 d'amende. Celui qui facilite, qui encourage ou qui aide une substitution de personne est coupable de félonie au même degré que celui qui pratique cette substitution et est passible d'emprisonnement pour un terme de deux ans aux travaux forcés. La loi atteint aussi de vieux abus qui ne sont jamais auparavant tombés sous le coup de la loi. Il est illégal et défendu de tenir des comités dans les maisons publiques ou auberges sous peine de $500 d'amende sur conviction sommaire ; ou de payer pour l'usage d'une maison dans le dessein d'y étaler des affiches ; de payer pour l'engagement d'un corps de musique, l'emploi de torches, drapeaux, rubans ou toute autre marque distinctive, ou de payer pour le transport des électeurs aux bureaux de scrutin.

Toute personne qui travaille en faveur d'un candidat pour une considération en argent perd son suffrage ; le nombre de personnes que peut employer un candidat est restreint à un agent, un greffier de bureau de scrutin et un messager pour chaque cinq cents électeurs.

La loi énumère encore les sources de dépenses en argent. comme par exemple les impressions et le reste ; elle fixe le maximum de ces dépenses à $1,750 là où il y a deux mille électeurs, et à $750 pour chaque mille électeurs supplémentaires. Jamais une loi avait prévu ces cas auparavant.

Elle exige que personne autre que l'agent ne dépense même un sou de cet argent. Si un cercle ou une association désire offrir de l'aide, ce doit être en espèces et à l'agent. L'agent financier est tenu de préparer un état détaillé donnant les noms et énumérant les devoirs de toutes personnes employées, de même que les factures approuvées. Dans les trente-cinq jours qui suivent l'élection, l'agent financier est forcé de produire un état de tout l'argent qu'il a reçu du candidat ou de toute autre personne, et le nom de chaque personne, cercle ou association qui lui a fourni de l'argent. Le candidat et l'agent sont tenus tous deux de connaître personnellement tous les détails des sommes reçues et déboursées et chacun d'eux doit déclarer solennellement et consciencieusement qu'il n'a pas, ni qu'au meilleur de sa connaissance d'autres personnes, cercles ou associations n'ont pas, de la part du candidat, fait de déboursés ou contracté d'engagements autres que ceux qui sont spécifiés dans la déclaration, pour les fins de l'élection.

Et afin d'armer plus expéditivement et plus impitoyablement le bras de la justice—s'il y a une poursuite contre l'élu, le directeur des poursuites publiques doit s'en charger, et c'est son devoir, sans attendre d'instructions de la cour, de poursuivre devant les tribunaux compétents quiconque est coupable de manœuvres frauduleuses. Enfin, s'il n'y a pas de poursuite, et si le représentant du ministère public a été informé qu'il y a eu de la corruption, il est tenu de faire des recherches et d'intenter les poursuites que justifient les circonstances.

Avec cette loi, les vieux abus ont disparu et la débauche des partisans politiques n'est plus que de l'histoire ancienne.

Si M. le ministre de la Justice peut, au moyen de la commission projetée, introduire dans la loi canadienne, des réformes qui nous garantiront le maintien des dispositions qui sont énumérées dans l'extrait que je viens de lire, il aura mérité plus qu'il ne le pourra jamais autrement de la reconnaissance du peuple.

Encore un mot. J'ai assisté récemment, à New-York, à une assemblée de l'association nationale de réforme électorale des Etats-Unis. On avait imprimé et soumis certaines propositions à l'étude des personnes qui désiraient prendre part à la discussion. Parmi les sujets qui y ont été traités, il y en a trois ou quatre que je me permettrai de lire à la Chambre, afin que la commission qui est à la veille d'être constituée, puisse les étudier. Les voici :

Premièrement. La publication en entier des dépenses d'élections tant par les particuliers que par les sociétés. L'on croit généralement que la publicité aura pour effet de mitiger les abus actuels. Mais il est douteux que l'on fasse des déclarations exactes et complètes, à moins que l'on puisse établir quelque formule de procédure simple qui permettra, sur motion de citoyens ou de sociétés responsables, de s'enquérir de certaines déclarations et de les critiquer.

Deuxièmement. La suppression des souscriptions électorales par les associations. Ces souscriptions sont tellement entourées de mystère, qu'on ne peut probablement pas les mettre en lumière, à moins de commencer par les dépenses dans une circonscription donnée et de trouver par là le souscripteur.

Troisièmement. La désignation des sujets de dépenses légitimes, tel que publicité, assemblées, etc., et la fixation d'un terme à ces dépenses. Il n'y a pas dans nos états de loi qui pourvoit parfaitement à ces cas, mais l'acte d'Ontario est rédigé soigneusement.

Il y avait d'autres sujets détude, mais je crois qu'on y a prévu dans la loi canadienne.

Je tiens encore à suggérer que la loi des élections dont la validité est contestée soit amendée. Cette loi ne répond pas aux besoins actuels. L'objection préliminaire est produite, il survient de longs délais, finalement la cause va s'instruire et on produit les particularités. J'ai déjà parlé de la manière dont on dispose quelquefois des protêts, lorsque les causes sont appelées devant les juges. Je crois qu'un changement radical devrait être apporté dans la procédure et même s'il n'y a pas lieu de la changer radicalement, alors de toute nécessité, il faudrait abolir l'objection préliminaire. Dans l'état actuel de la loi, l'objection préliminaire ne sert qu'à provoquer des retards ; le délai fixé pour sa production est généralement prolongé ; elle est présentée, plaidée ; il y a appel à la cour suprême, si l'objection préliminaire, au cas où elle est maintenue, met fin à la poursuite. Le candidat prend son siège à la législature suivante, puis des retards semblables se produisent de nouveau au cours de la session, pendant la durée de laquelle, si la présence du député est requise devant le tribunal, comme elle l'est ordinairement, le procès ne peut s'instruire. Il devrait y avoir là un changement radical, afin qu'une enquête puisse se faire immédiatement, que l'on

M. R. L. BORDEN.

fasse venir un juge sans retard, que l'interrogatoire ait lieu sur le champ, et que peut-être aussi le candidat n'ait pas le droit de prendre son siège avant que cette enquête préliminaire et sommaire ait eu lieu. Ce sont des changements très désirables, s'il y avait possibilité de les effectuer. A vrai dire, la loi telle qu'elle existe ne produit pas grands résultats. La discontinuation, l'atténuation, les arrangements amicaux par lesquels on abandonne réciproquement des poursuites d'élections, sont incontestablement des vices. Que M. le ministre de la Justice approuve ou qu'il n'approuve pas ce que je viens de suggérer, il faut de toute nécessité simplifier la procédure afin de disposer plus expéditivement de ces procès.

Je suggérerai à M. le ministre de la Justice d'assigner devant la commission, comme on l'a fait en Angleterre, quelques-uns des juges du Canada qui ont acquis une grande expérience dans les procès en invalidation d'élection. Il pourrait aussi assigner quelques-uns des juristes qui ont pris part à ces poursuites. Il pourrait assigner des experts de cette distinction et recevoir leurs avis et recommandations. Ce serait aussi d'un aide puissant pour la commission, si quelque employé compétent du ministère de la Justice était chargé, de concert avec elle, de fouiller les lois de la Grande-Bretagne et de certains états de la république voisine, dans le but d'y trouver des idées qui serviraient à amender la loi canadienne. A défaut d'un tel fonctionnaire, je crois qu'il serait à propos d'engager un juriste pour ces fins, au cas où les membres de la commission ne seraient pas en position de consacrer à ce travail tout le temps voulu pour le bien faire.

Je me résume : je suggère que les officiers rapporteurs et les sous-officiers rapporteurs ne soient pas des partisans politiques ; que les dépenses soient restreintes, à peu près comme en Angleterre ; qu'il y ait des dispositions sévères relatives à l'assistance ou aux souscriptions par des sociétés ou associations politiques ; qu'il y ait des dispositions relatives aux souscriptions par les corporations ; et par-dessus tout, qu'il y ait une autorité indépendante chargée de l'exécution de la loi. La loi que nous avons au Canada à présent est passablement efficace et le serait beaucoup plus si nous avions un pouvoir supérieur en dehors et indépendant des partis politiques qui verrait à sa mise en vigueur, lorsqu'une pétition en invalidation est présentée, ou lorsque, même s'il n'y a pas de pétition, il y a lieu de croire que des menées frauduleuses ont été pratiquées librement. Je considère cette recommandation comme la plus importante de toutes celles que j'ai osé suggérer.

La commission pourrait encore avec avantage défendre la pratique qui consiste à faire des promesses à des groupes ou à des circonscriptions électorales. En vertu de notre loi, il est défendu d'offrir une considération quelconque ou d'intimider un seul électeur. Il n'y a pas de loi cependant qui défende à un homme public en Canada de se présenter dans une circonscription électorale et d'offrir à l'électeur ce qui constitue de fait un encouragement ou une intimidation, en lui suggérant que s'il vote pour un tel candidat, une certaine dépense de deniers sera faite dans la circonscription, ou que si ce candidat particulier n'est pas élu, les intérêts de la circonscription ne seront pas aussi bien protégés.

Je crois que la commission devrait aussi étudier en même temps l'à-propos d'un mode de procédure plus simple et plus expéditif pour les enquêtes relatives aux procès en invalidation, et aussi aux manœuvres frauduleuses dans toutes les circonscriptions, lors même qu'il n'y a pas de poursuite d'intentée.

C'est avec modestie que j'ose suggérer toutes ces réformes à M. le ministre de la Justice. Il connaissait déjà sans doute tout ce que je viens de dire à la Chambre. Je puis lui donner l'assurance que dans cette entreprise, il recevra l'appui généreux non seulement des députés conservateurs qui feront partie de la commission, mais, j'en suis sûr, de tous les honorables députés de la gauche, un appui généreux qui lui permettra d'atteindre ce que nous croyons tous être un but louable. Je crois sincèrement que le travail de la commission améliorera grandement les choses en Canada, car, abstraction faite de la raison de parti, nous sommes unanimes à admettre que l'état de choses qui existe en Canada n'est pas ce qu'il devrait être.

Si les travaux de ce comité pouvaient avoir pour résultat de doter le pays d'un état de choses semblable à celui que décrit l'article en question, je ne crains pas de dire que jamais une session du Parlement n'aurait fait un travail plus utile au pays, depuis la confédération.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, la proposition qui parait à l'ordre du jour, sous mon nom, est une preuve suffisante que toutes mes sympathies sont acquises à l'honorable chef de l'opposition dans ses efforts pour atteindre le but qu'il a en vue. J'ajouterai que la Chambre lui doit une dette de reconnaissance pour l'exposition si complète et si documentée qu'il vient de nous donner de la loi canadienne et de la loi anglaise sur cette question.

Pour ma part, je ferai tout en mon pouvoir pour atteindre le but que nous nous proposons. La liberté et l'honnêteté du scrutin sont la condition essentielle du maintien de nos libres institutions.

Parmi les projets de loi que l'honorable premier ministre m'a demandé de préparer il y en a un relatif aux élections. Après avoir longuement et mûrement étudié la question j'en suis venu à la décision que la coopération d'un comité parlementaire

me serait d'un grand secours dans la préparation de ce projet—je parle d'un comité composé de membres choisis des deux côtés de la Chambre qui étudierait les multiples aspects de la question, sans parti pris. Je suis convaincu qu'à l'heure qu'il est nous sommes tous animés d'un même désir,—celui de doter le pays d'une loi qui nous assurerait une élection libre et honnête.

Après avoir examiné et étudié notre loi électorale je suis resté avec l'opinion que c'est une assez bonne loi. C'est surtout dans l'application que se présentent les difficultés. Il y a trois lois à prendre en considération,—la loi électorale, la loi relative à l'invalidation des élections et la loi du cens électoral. Le grand obstacle sera, je crois, ce que mon honorable ami appelle " saw-off " c'est-à-dire le règlement à l'amiable des procès en invalidation d'élection. Je ne vois pas pourquoi—je parle peut-être sans préparation suffisante,—ces règlements ne seraient pas assimilés au cas de celui qui fait un compromis à l'égard d'un délit ou d'un crime, cas prévu et puni par notre code pénal. Pour ce qui concerne les présidents, d'élections, nous pourrions, peut-être, revenir à ce qui existait dans Ontario et Québec, avant 1882 ou 1883, c'est-à-dire confier ces positions de présidents d'élections à certains fonctionnaires des différents comtés, tels que les shérifs et les régistrateurs, qui sont en dehors de la politique, et qui, dans la majorité des cas—je pourrais dire dans tous les cas,—sont des hommes sur lesquels nous pouvons compter pour la bonne administration de la loi électorale.

Quant aux élections partielles, je partage absolument l'avis de l'honorable chef de l'opposition; je considère comme injuste de laisser une division électorale sans représentant, parce que les chefs de l'un ou de l'autre parti ne croient pas prudent d'y tenir une élection. Il me semble que nous pourrions facilement trouver un moyen par lequel on laisserait, jusqu'à un certain point, à la discrétion de l'orateur ou de deux membres de la Chambre le soin de faire procéder à l'élection, comme cela se pratique pour l'émission des brefs.

Pour ce qui concerne la corruption, notre loi est très complète. Je la considère même comme très sévère et, pour ma part, je serais assez disposé à en adoucir certains passages. Telle qu'elle est, elle expose un homme, tout honnête qu'il est, et malgré son désir d'agir légalement, à de sévères punitions. Il sera certainement facile de remédier à ce défaut et d'améliorer la loi actuelle de manière à en faire disparaître les imperfections.

Quant au vote obligatoire j'avoue n'être pas partisan d'aucune intervention dans la liberté individuelle. On m'a peut-être considéré comme un adversaire de la municipalisation des services publics, et autres projets de cette nature, parce que je me fais toujours le champion de la liberté individuelle, du moins telle que je la comprends. Je n'aimerais pas à me prononcer en faveur du vote obligatoire. J'ai bien souvent étudié cette question. Si l'on donne à l'individu, au citoyen, le droit de voter, un droit sacré qui lui est confié, non seulement pour son propre avantage, mais aussi comme un mandat qu'il doit exercer pour le bien de la communauté, et s'il ne juge pas à propos ou néglige de l'exercer, rien ne nous empêche de le lui retirer. Je conseillerais à la Chambre d'étudier sérieusement ce côté de la question et de voir si l'on ne pourrait pas, par ce moyen, remédier à l'état de choses dont on se plaint. Cela revient à dire que celui qui, le jour de l'élection, se tiendra sur la clôture aux alentours du bureau de vote, et considérera son bulletin comme une marchandise dont il attend le prix, sera à l'avenir privé du droit de voter.

L'honorable chef de l'opposition a aussi parlé de la nomination d'un accusateur public. Je ne crois pas que la nomination d'un fonctionnaire de cette nature soit entourée d'autant de difficultés qu'on pourrait le croire à première vue. Il est vrai que l'administration de la justice criminelle est, en grande partie du moins, entre les mains des provinces, mais en ce qui concerne nos affaires électorales, les juges des tribunaux provinciaux deviennent des magistrats fédéraux et les tribunaux provinciaux sont des tribunaux fédéraux. La procédure et tout ce qui se rapporte à ces procès est sous notre juridiction et alors je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas le pouvoir de nommer un fonctionnaire dans le genre de celui dont parle l'honorable député.

Il va sans dire que la nomination de ce fonctionnaire comporterait une énorme responsabilité pour le parti politique qui aurait à la faire. Il est inutile de se dissimuler qu'en politique, les esprits sont très montés dans ce pays, et quels que puissent être l'honnêteté et le désintéressement de celui qui ferait la nomination, il n'échapperait pas à la critique.

Dans tous les cas la question peut fort bien être étudiée et ce serait une excellente chose si nous pouvions nous assurer les services d'un homme comme il y en a par douzaines dans le pays. Si j'avais un reproche à faire à mon honorable ami ce serait d'avoir mis trop d'ombre au tableau; je crois que les hommes en état de bien remplir la position ne manquent pas et que nous avons tout ce qu'il faut dans le pays pour faire des élections honnêtement.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne prétendra pas, assurément, que j'ai dit que nous ne pourrions trouver d'hommes qualifiés.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK : J'ai peut-être exagéré un peu. Les remarques que je viens de faire sont celles qui se présentent à mon esprit dans le moment, mais je suis convaincu que lorsque nous aurons à étudier cette question, soit devant la Chambre, soit devant le comité,

la grande difficulté surgira lorsque nous aurons à nous occuper de la confection des listes électorales.

Nous avons décidé d'accepter le sens électoral des provinces comme la base du sens électoral fédéral, comme les divisions ne sont pas les mêmes dans les deux cas, il y a nécessairement empiètement. Il nous faut trouver le moyen de prévenir la répétition de ce qui a eu lieu au Manitoba. Je n'entreprendrai pas la discussion de cette question ce soir, mais je dirai que mon principal but en demandant ce comité et la principale raison, peut-être, qui a engagé mes collègues à me donner carte blanche, c'est que nous voulons que la question soit étudiée à fond; car je me suis procuré sur cete question du Manitoba tous les renseignements que j'ai pu obtenir et j'ai la ferme conviction que l'erreur qui a été commise au Manitoba provient de l'état dans lequel se trouve la confection des listes électorales. Nous voulons une enquête complète sur ce point, car il ne faut pas, monsieur l'Orateur, que l'opinion se propage dans le pays que des fonctionnaires ont, sciemment, privé des électeurs de leur droit de suffrages. Cela ne doit pas être et si sous l'empire de la loi telle qu'elle existe actuellement, un fonctionnaire peut, par erreur ou de parti pris, priver un citoyen de ce pays de son droit de suffrage, notre devoir est d'y remédier.

Je proteste aussi énergiquement qu'il m'est possible de le faire, contre les accusations qui ont été portées contre les juges au sujet de ces difficultés électorales au Manitoba. Comme j'espère faire partie du comité qui sera nommé et comme je me propose d'assigner des témoins pour expliquer ce qui s'est passé, comme j'entends donner toute liberté aux autres membres du comité de faire entendre qui bon leur semblera, je suis convaincu que lorsque l'enquête sera complète on aura la preuve que les accusations qui ont été portées contre les juges ne reposaient sur absolument rien et que le magistrat qui a été appelé à juger cette affaire ne pouvait rendre aucune autre décision que celle qui a été rendue.

Je n'avais pas l'intention d'aborder ce sujet, vu qu'on aurait pu me reprocher d'empiéter sur un terrain de nature à provoquer une discussion, mais je tenais à faire ces quelques remarques, et je répète que je ferai tout en mon pouvoir pour atteindre le but que se proposait l'honorable chef de l'opposition en présentant sa motion. J'espère que le comité qui sera nommé aura l'avantage de pouvoir compter sur ses précieux services.

M. R. L. BORDEN : Je proposerais le renvoi de la suite du débat.

(Sur la proposition de M. Ingram la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R L. BORDEN : De quoi la Chambre s'occupera-t-elle demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous reprendrons le débat sur la motion de l'honorable Ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. H. R. Emmerson.)

(La motion est adoptée et la séance est levée à cinq heures et vingt-cinq minutes du soir.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 16 mars 1906.

M. l'Orateur ouvre la Chambre à trois heures.

### 1RE LECTURE D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

M. LEIGHTON G. McCARTHY (Simcoe-nord) demande à déposer un projet de loi (bill n° 16) tendant à modifier la loi de 1898 sur l'inspection des bateaux à vapeur.

M. LANCASTER : Je désire demander à l'honorable député si c'est le même bill qu'il a présenté l'année dernière.

M. L. G. McCARTHY : Il n'est pas rédigé exactement dans les mêmes termes. J'y ai introduit quelques modifications rendues nécessaires par l'enquête faite par le comité qui a étudié ce bill l'année dernière. J'ai supprimé le deuxième paragraphe, et j'ai augmenté le chiffre nominal de chevaux-vapeur, ce qui permettra aux possesseurs de permis de prendre la charge de remorqueurs de dix chevaux-vapeur.

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

### 1RE LECTURE D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI DE 1903 SUR LES CHEMINS DE FER.

M. HAUGHTON LENNEX (Simcoe-sud) demande à déposer un projet de loi (bill n° 17) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

M. HENDERSON : Veuillez expliquer ce bill.

M. LENNOX. Ce bill est rendu nécessaire par suite de l'omission dans la loi de 1903 de certaines dispositions qui existaient dans la loi de 1890 et qui rendaient la compagnie de chemin de fer responsable dans certains cas où les bestiaux s'étaient échappés non pas de la terre de leur propriétaire mais d'une autre terre. Cette disposition a fait le sujet de longues discussions lorsque la loi des chemins de fer a été proposée en 1898. Mais vu les divergences d'opinion à cette époque cette disposition ne fut pas insérée dans la loi. On l'y inséra en 1890

du consentement unanime, apparemment des deux Chambres, les deux partis étant d'avis qu'elle était nécessaire, et des membres importants de la droite, j'entends de la droite de cette époque, se prononcèrent en faveur de la nécessité de telle législation. Quelques procès ont eu lieu basés sur cette législation, notamment la cause de Fensom contre le chemin de fer Pacifique-Canadien. Dans ce procès on a vu les effets de la loi de 1888 telle que modifiée par le chapitre 28, 53 Vic. Les dispositions que j'insère dans ce livre sont virtuelilement les mêmes qui étaient en vigueur à cette époque et qui ont servi de base à la décision de la cour dans le procès dont j'ai parlé. Ces dispositions se lisent comme suit:

Si la compagnie omet de faire et achever des clôtures et qu'après les avoir faites elle néglige de les entretenir, et qu'en conséquence de cette omission un animal pénètre sur sa voie de lieux adjacents où dans les circonstances, il pouvait être licitement ; en ce cas, la compagnie sera responsabe envers le propriétaire de tous dommages qui pourraient lui être causés par quelques-uns des trains ou locomotives de la compagnie.

Et aussi :

Aucun animal qu'il est loisible de laisser errer, ne sera sensé être illicitement dans un lieu adjacent au chemin de fer, par le seul fait de s'y trouver, sans que le propriétaire ou occupant du lieu l'ait permis.

J'ai changé quelque peu les termes de cet article, en conséquence de la loi que nous avons adoptée depuis. Le bill que je désire déposer renferme aussi un article nouveau concernant les clôtures de chemins de fer. Dans la loi de 1903, le paragraphe 3 de l'article 199 se lisait comme suit :

Quand le chemin de fer traverse une localité où les terres de l'un ou de l'autre côté de la voie sont incultes ou inhabitées, et encloses, la compagnie ne sera pas tenue de faire et entretenir de ces clôtures, barrières et gardebestiaux, à moins que la Commission n'en ordonne autrement.

C'était rétrograder et la Chambre fit des objections. L'expérience a démontré la nécessité de modifier la loi. L'acte de 1903 met la responsabilité sur le propriétaire ou l'occupant du lieu tandis que je prétends qu'elle devrait porter sur la compagnie de chemin de fer car elle est plus aisée à atteindre et il lui est plus facile d'obtenir un ordre de la Commission qu'aucun particulier ne peut le faire. Mon bill pourvoit donc à ce que la Commission ait le pouvoir d'émettre des ordres obligeant ou relevant la compagnie de se conformer aux paragraphes un et deux concernant les clôtures pour une période de temps limitée pour qu'elle ne soit pas absolument obligée de clôturer dans chaque cas, mais elle sera toujours obligée de clôturer à moins que la Commission ne l'ordonne autrement.

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

M. LENNOX.

## MOTION RELATIVE A LA REVISION DU REGLEMENT.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Qu'il soit nommé un comité spécial de sept membres chargé d'examiner avec soin le règlement de la Chambre et de faire connaître par un rapport quels changements, à leur avis, pourraient être faits en vue de simplifier, accélérer et expédier sa besogne ; et que le dit comité soit composé de sir Wilfrid Laurier, et de MM. Brodeur, Laurence, Belcourt, Borden (Carleton), Haggart et Bergeron.

La motion est adoptée.

## MOTION RELATIVE A LA LEGISLATION ELECTORALE.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) propose :

Qu'il soit nommé un comité spécial composé de MM. Fitzpatrick, Aylesworth, Barker, Greenway, McDonald (Pictou), Stockton et Ingram pour s'enquérir des opérations des Actes concernant l'élection des membres de cette Chambre, de la pratique et de la procédure en rapport avec les pétitions d'élection et pour considérer quels changements pourraient être faits à ce sujet ; avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, d'interroger les témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre.

Monsieur l'Orateur, je crois inutile de faire un discours pour appuyer ou expliquer cette motion, vu que la question a été longuement discutée hier après-midi.

(La motion est adoptée.)

## EXPLICATION MINISTERIELLE SUR LES CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE CABINET.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à son ordre du jour je désire, pour remplir la promesse que j'ai faite hier à l'honorable chef de l'opposition, donner les explications ordinaires sur les changements survenus dans le cabinet depuis la dernière session. Deux vacances sont survenues. La Chambre a déjà eu occasion d'entendre parler de la première. Elle a été causée par la mort de notre regretté ami et collègue l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine). Lorsqu'il s'est agi de remplir cette vacance, le Gouvernement a cru qu'il serait bon de choisir un successeur à M. Préfontaine dans les nouvelles provinces de l'Ouest, et j'ai soumis à Son Excellence le Gouverneur général le nom de l'honorable sénateur Templeman qui depuis quelque temps déjà occupait un siège dans le cabinet, mais sans portefeuille. Son Excellence a accédé immédiatement à ma proposition et il s'est agi alors de savoir quel portefeuille on devait donner à M. Templeman.

M. Préfontaine avait le portefeuille de la Marine et des Pêcheries, et il s'était occupé

activement de l'œuvre importante d'améliorer la route du Saint-Laurent, œuvre qu'il a, je crois, accomplie à la satisfaction de la Chambre et du pays en général. La province de la Colombie-Anglaise a des pêcheries qui égalent peut-être les pêcheries de l'Atlantique et cette province pouvait certainement avec droit réclamer pour elle le portefeuille de la Marine et des Pêcheries. J'ai discuté la question avec M. Templeman lorsqu'il eut prêté serment d'office, et je lui ai fait savoir que le cabinet tout en reconnaissant entièrement l'importance des pêcheries de la Colombie-Anglaise, la question qui primait pour le moment toutes les autres pour un ministre de la Marine et des Pêcheries était la continuation des travaux que le Gouvernement avait commencés pour améliorer la route du Saint-Laurent, travaux auxquels M. Préfontaine s'était employé avec tant de succès, et je lui dis que dans de telles circonstances il valait mieux confier à une personne de l'Est le soin de les continuer. M. Templeman fut absolument de cet avis. Conséquemment j'ai demandé a mon honorable ami, le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) de vouloir bien accepter le portefeuille de la Marine et des Pêcheries, M. Templeman consentant à prendre celui du Revenu de l'intérieur. Je discutai en même temps avec mon nouveau collègue un sujet dont j'avais eu occasion précédemment de parler à l'honorable député de Brandon (M. Sifton) lorsqu'il était le ministre de l'Intérieur et au ministre actuel de l'Intérieur. Il s'agissait de transférer a un autre ministère certains travaux qui sont faits aujourd'hui par le ministère de l'Intérieur. Ce ministre a aujourd'hui non seulement à surveiller les affaires générales de son ministère, mais il a charge aussi des affaires des Sauvages et de la commission géologique. J'avais discuté avec l'honorable député de Brandon (M. Sifton) et avec le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) la question de savoir s'il ne serait pas à propos de transférer à un autre ministère qui n'avait pas autant d'ouvrage que celui de l'Intérieur quelques-uns de ces travaux additionnels. J'ai proposé à M. Templeman qu'il jugerait peut-être à propos, lorsqu'il aura pris possession de son ministère, d'y ajouter les explorations géologiques et la création possible d'un département des Mines. M. Templeman consentit à cela.

Il nous a fallu ensuite étudier la situation de M. Templeman qui était à cette époque membre du Sénat. Je lui soumis, et il convint immédiatement avec moi, qu'il serait plus convenable qu'il occupât un siège à la Chambre populaire, la Chambre des communes. M. Riley qui était à cette époque député de la cité de Victoria abandonna immédiatement son siège, et je suis heureux de pouvoir dire que lorsque M. Templeman se présenta devant les électeurs de cette ville il fut élu par une très forte majorité composée, d'après ce que l'on dit, d'un très grand nombre de conservateurs.

Une autre vacance a été créée dans le cabinet, ainsi que la Chambre le sait, par l'élévation de sir William Mulock à la magistrature de la province d'Ontario. Les circonstances de ce changement ont été expliquées au long dans la correspondance qui a été échangée l'automne dernier entre sir William Mulock et moi-même. Le 7 octobre, je recevais de sir William Mulock la lettre suivante :

Ottawa, 7 octobre 1905.

Mon cher sir Wilfrid,

Le temps est arrivé où je dois sans plus d'hésitation me retirer de la vie publique. Comme vous vous en rappelez, à mon retour d'Australie, voyage que j'ai fait en 1901, à la demande du gouvernement, pour représenter le Canada à l'inauguration de la Confédération de ce pays, j'ai contracté pendant la rude traversée de l'Atlantique une maladie nerveuse qui me fait souffrir depuis quatre ans, et de temps à autre mes douleurs sont insoutenables. A la suite d'un traitement, la maladie diminue graduellement, mais mon système nerveux est resté affaibli, et je suis en conséquence moins capable de résister au surmenage inséparable de la vie publique dans laquelle je suis engagé depuis un quart de siècle.

Depuis quelque temps j'ai eu plusieurs attaques de ma maladie et si je ne veux pas succomber entièrement on m'a conseillé de mener une vie moins fatiguante.

Depuis deux ou trois ans, dans plusieurs occasions je vous ai parlé de mon état de santé et je vous ai demandé la permission de me retirer dans la vie privée, mais vous avez toujours cherché à me retenir et moi-même j'aimais beaucoup cette vie, mais maintenant il me faut prendre une décision finale.

La dernière fois que je vous ai parlé de ce sujet c'est au mois de juin dernier, lors de mon départ pour l'Angleterre pour assister à la conférence du Câble du Pacifique. A ce moment je vous ai fait remarquer que les souffrances revenaient, et on m'assura qu'elles ne disparaitraient pas tant que je demeurerais dans la vie publique active que je menais, et je vous ai fait connaître mon désir ardent de me retirer. Avec votre grande sympathie vous avez renouvelé les regrets de mon départ et vous avez insisté pour remettre ma décision à plus tard, jusqu'à mon retour d'Angleterre, ajoutant que vous espériez que ce voyage me ferait du bien.

Comprenant que vous désiriez beaucoup me voir rester dans votre cabinet, je me suis rendu de nouveau à votre demande et j'ai eu alors cet intervalle pour étudier de nouveau la question.

Prenant un grand intérêt dans les affaires publiques, étant en parfaite harmonie politique avec le gouvernement, ayant les relations les plus cordiales et intimes avec chaque ministre et étant profondement attaché au comté de York-nord qui m'accordait la plus grande confiance depuis que je suis entré dans la vie publique, c'est avec le plus grand regret que je dois vous annoncer que j'en suis venu à une décision finale et que je suis obligé sans plus de délai à abandonner la carrière publique à laquelle j'ai dévoué une grande par-

tie de ma vie et tout mon cœur et mon énergie. Néanmoins, je crois que dans l'intérêt public, je dois prendre cette décision et je vous donne ma démission comme membre de votre cabinet et je vous demande de bien vouloir la soumettre le plus vite possible à Son Excellence pour qu'elle soit acceptée.

Ce sera, je le sais, une grande satisfaction pour vous d'apprendre que seul mon système nerveux est affecté et qu'avec des soins, une vie plus calme et plus tranquille, j'ai bon espoir que j'obtiendrai une guérison complète.

Veuilez me croire,
Mon cher sir Wilfrid,
Votre dévoué,
(signé) W. MULOCK.

Le très Honorable
Sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G., C.P.,
Premier ministre du Canada,
Ottawa.

A cette époque Son Excellence le Gouverneur général était absent de la capitale et je ne pouvais communiquer avec lui. Je répondis à sir William Mulock comme suit :

Ottawa, 11 octobre 1905.

Mon cher Mulock,

J'ai reçu votre lettre m'offrant de nouveau votre démission et je sens que je ne puis refuser mon consentement plus longtemps.

Vous savez combien j'ai combattu cette résolution de votre part, je n'ai pas changé d'avis, mais s'il n'y a pas d'espoir d'un rétablissement permanent de votre santé, tant que vous continuerez dans le travail ardu dans lequel vous êtes engagé depuis neuf ans, il ne me reste qu'à me rendre à votre demande. Je soumettrai donc votre démission à Son Excellence à son retour à Ottawa. Après vingt ans d'intimidité, cette séparation malgré qu'elle n'ait lieu qu'au point de vue officiel, m'est un sacrifice personnel, plus grand et plus profond que vous ne le pensez. La perte sera également grande pour le pays que vous avez servi avec tant d'habileté, de zèle et de succès.

J'ai remarqué que pendant que votre santé s'affaiblissait continuellement depuis quelques années, vous n'avez pas perdu toute cette vigueur que vous mettiez au service public et que vous pourriez servir le public d'une autre manière aussi utile bien que moins fatigante. J'ai donc pensé de vous demander d'accepter la position de juge en chef de la division d'Echiquier de la Haute Cour d'Ontario. Le ministre de la Justice approuve cette proposition et j'espère que vous l'accepterez.

Veuillez me croire comme autrefois, mon cher Mulock,

Votre vieil et sincère ami.

(Signé) WILFRID LAURIER.

Sir William Mulock, C.C.M.G., etc., Ottawa.

Le lendemain je reçus de sir William Mulock la lettre suivante :

Ottawa, 12 octobre 1905.

Mon cher sir Wilfrid,

Hier j'ai reçu votre très bonne lettre en réponse à la mienne en date du 7 courant. Vous me dites que vous consentez avec regrets à soumettre ma décision à Son Excellence comme membre de votre cabinet. Je vous assure que les mots me font défaut pour exprimer le regret de me retirer de la vie publique et de me séparer de mes chers amis. L'un des meilleurs souvenirs de ma vie sera de me rappeler votre grande amitié commencée en 1882 et qui a duré sans interruption jusqu'aujourd'hui.

J'apprécie beaucoup l'offre que vous me faites d'être juge en chef de la division d'échiquier de la Haute Cour d'Ontario, approuvée comme vous me le dites, par le ministre de la Justice, et je l'accepte avec reconnaissance.

Votre dévoué,
(Signé) W. MULOCK.

Le très honorable
Sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G.,
Premier ministre du Canada.

Je n'apprendrai rien de nouveau à la Chambre, principalement aux anciens membres, lorsque je rappellerai le fait que depuis quelques années la santé de sir William Mulock n'était pas aussi bonne qu'elle l'était autrefois. Sir William avait une très forte constitution, mais les travaux ardus auxquels il se livrait l'affaiblirent beaucoup. J'ai vu que des journaux avaient fait la remarque que puisque sir William Mulock se retirait du cabinet pour cause de santé, il ne convenait pas de lui donner une charge de juge. Si l'on a cette opinion en dehors de cette Chambre, je suis certain qu'elle ne demande pas de réfutation ici. Tout le monde dans cette Chambre sait que les travaux de la vie publique sont très fatigants. C'est un fait connu et que personne n'ose mettre en doute que bien que l'on puisse ne pas jouir d'une santé assez forte pour persister dans la fournaise de la vie politique, l'on peut cependant suffire aux travaux plus sédentaires de la magistrature. Conséquemment, pour ceux qui connaissent les grands talents de sir William Mulock, le fait de lui demander d'accepter une charge de juge dans la province d'Ontario, n'avait rien d'inconséquent. Il y a une autre question que je discutais depuis un certain temps avec mon ami sir William Mulock. Il y a plusieurs années, je crois que c'était en 1894, sir William Mulock déposa devant cette Chambre un bill dans lequel il proposait qu'un membre du Parlement fut inéligible à aucune charge ou emploi dépendant de la couronne pendant la durée de son mandat, et même pendant une période assez longue après l'expiration de ce mandat. Cette proposition ne trouvait pas d'écho favorable, ou plutôt elle n'en trouva pas du tout. Pour ma part, j'étais fortement opposé aux vues de sir William Mulock sur cette question. Je la discutai avec lui en plusieurs occasions et je lui disais que je pensais, et je n'ai pas changé d'avis depuis cette époque, qu'une telle politique était absolument inacceptable et que d'après moi elle n'était pas dans l'intérêt du pays. Elle n'est conforme ni aux précédents ni au régime parlementaire anglais. On a prétendu en Angleterre, et je crois que l'on peut adopter ce principe au Canada, que l'expérience qu'un homme obtient dans la vie politique active, pendant qu'il est membre de cette Chambre ou de toute autre législature, est un entraînement excellent

qui lui facilitera l'exécution des devoirs qu'il peut être appelé plus tard à remplir. Même dans la profession légale je crois qu'un homme qui a passé par les épreuves de la vie politique, qui a siégé dans cette Chambre et a pu discuter un grand nombre de questions et en chercher la solution, a par là même acquis plus d'expérience nécessaire dans l'exercice des fonctions judiciaires. Il est de tradition en Grande-Bretagne que le procureur général a le privilège de choisir la plus haute situation judiciaire qui peut devenir vacante pendant qu'il fait partie du cabinet. De nos jours, nous en avons eu plusieurs exemples, sir Charles Russell a abandonné la charge de procureur général pour devenir juge en chef d'Angleterre. Quelques années avant, lord Coleridge avait établi le même précédent et le juge en chef a suivi son exemple.

Si nous remontons plus loin en arrière, nous trouverons une longue liste de précédents dans ce sens. Non seulement il en est ainsi en ce qui regarde le ministère de la Justice, mais l'histoire nous dit que les emplois les plus importants du service administratif de la Grande-Bretagne, dans chacun des trois royaumes, et même dans l'univers entier sont conférés à des membres du Parlement, et cela pour cette simple raison que les membres du Parlement ont acquis une expérience qui ne peut que leur être très utile dans l'exécution de leurs devoirs envers le public. C'est ainsi que depuis l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, sauf de très rares exceptions, tous les gouverneurs généraux qui ont été nommés ici étaient des membres du Parlement, députés à la Chambre des communes ou membre de la Chambre des Lords. Depuis le premier occupant de ce poste, M. Poulett Thompon, nommé en 1840, jusqu'au Gouverneur général actuel, tous ceux qui ont été nommés pour remplir le rôle élevé et responsable de représentant du roi au Canada étaient membres du Parlement. Je ne relève que deux ou trois exceptions : sir Charles Bagot, qui avait été formé dans le service diplomatique, sir Edmund Head, qui avait été formé dans le service administratif, et sir John Young, qui avait aussi fait partie du service diplomatique. Je représentai donc à sir William Mulock qu'il devrait faire le sacrifice de ses opinions, lesquelles, à cet égard, ne concordaient pas tout à fait avec les miennes, non plus qu'avec celles de la très grande majorité des membres du Parlement, et qu'il devrait accepter la position qui lui était offerte. Après avoir examiné de nouveau la question, il céda à mes instances et accepta l'emploi. Quand il s'agit de lui trouver un successeur j'offris le portefeuille de directeur général des Postes à mon ami l'honorable M. Aylesworth. Celui-ci n'avait jamais encore siégé au Parlement ; mais, à mon avis, il y a longtemps qu'il aurait dû y siéger. Et je dois déclarer ici, ce que j'ai déjà dit ailleurs, qu'il y a cinq ou six ans je proposai pour la première fois à M. Aylesworth de mettre ses grands talents et ses grandes aptitudes au service du pays. Ce n'était rien moins qu'un sacrifice pour lui que d'accepter. Le traitement minime qu'il reçoit aujourd'hui,—c'est à dessein que je le qualifie de minime,—est loin d'être pour lui une compensation suffisante du grand sacrifice qu'il fait en renonçant à la clientèle nombreuse et payante qu'il a su se faire. M. Aylesworth se rendit à mes sollicitations, se présenta à l'élection dans York-nord, et, je suis heureux de le dire, fut élu.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, je suis sûr que nous partageons tous les sentiments du premier ministre quand il exprime le vœu que sir William Mulock revienne à la santé dans l'atmosphère plus calme de la judicature d'Ontario. Il semble quelque peu étrange que sir William Mulock se soit retiré de la vie publique en vue de jouir du repos et de la tranquillité dans l'exercice des fonctions judiciaires, tandis que le nouveau directeur général des Postes renonce à l'exercice de sa profession d'avocat dans le but également de trouver le repos et la tranquillité au sein même de cette vie publique agitée à laquelle son prédécesseur s'est vu contraint de renoncer.

Un ancien ministre nous a déclaré, il est vrai, qu'il se passait dans la chambre du Conseil des scènes parfois très violentes. Ce monsieur se servit même dans cette circonstance d'une expression assez pittoresque : " Nous nous chamaillons souvent comme des diables ". On se rend compte assez facilement que des discussions aussi vives, des luttes aussi acharnées doivent à la longue avoir un mauvais effet sur les santés, même les plus robustes ; j'espère donc que le nouveau directeur général des Postes entre dans sa nouvelle vie sans aucune atteinte de nervosité et doué d'une vigueur physique qui lui permettra de résister quelques années à la tension d'esprit que vont lui imposer ses nouvelles fonctions.

Le très honorable premier ministre ne nous a pas dit si le nouveau directeur général des Postes avait posé des conditions à son acceptation de cet emploi, que le premier ministre, paraît-il, le presse depuis tant d'années d'accepter. Le très honorable premier ministre n'a pas eu davantage l'obligeance de nous dire s'il avait fait part à ses partisans de ses instances fréquemment renouvelées auprès du nouveau directeur général des Postes, en vue de lui faire accepter un portefeuille dans son ministère. A cet égard, on nous laisse entièrement dans l'obscurité.

Il est une question, celle de l'acceptation par des membres de la Chambre d'emplois rémunérés par l'Etat, au sujet de laquelle les observations du très honorable premier ministre ne manquent pas de force. D'autre part, tous reconnaîtront qu'il n'est guère convenable qu'il se trouve dans cette Chambre des députés porteurs de promesses d'em-

plois judiciaires ou autres et donnant leur appui au Gouvernement sur la foi de ces promesses.

Je me rappelle un cas entr'autres où un honorable député déclara publiquement qu'il avait siégé durant toute une session avec la promesse écrite qu'on le nommerait à un certain poste élevé. Il est vrai qu'il n'obtint pas ce que le gouvernement lui avait promis, mais il reçut autre chose; il fut nommé juge d'un tribunal supérieur. Combien de fois cette opération s'est-elle répétée pour d'autres, nous n'en savons rien. Nous savons, toutefois,—et je parle avec une certaine connaissance de ce qui s'est passé,—que les fonctions publiques de notre pays, et même de hautes fonctions judiciaires ont été l'objet d'intrigues mesquines parmi les membres de la droite. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Et si le Gouvernement jugeait à propos de déposer toute la correspondance sur la question, sans en rien soustraire, j'ose dire que la vérité de tout ce que j'ai déclaré aujourd'hui se trouverait amplement démontrée. Je reconnais qu'il peut se trouver des circonstances où l'expérience acquise dans la vie publique du pays peut être utile au titulaire d'un emploi quelconque de l'Etat, et où la promesse qu'on aura faite d'un tel emploi à un membre du Parlement n'aura aucune influence sur son attitude en cette Chambre. Mais cette pratique ouvre la porte à bien des abus; et le très honorable premier ministre n'a sans doute pas oublié que lorsque son parti était dans l'opposition il n'y avait pas de reproche plus grave fait au parti conservateur que celui d'avoir choisi parmi les membres de la députation les titulaires d'emplois rétribués par l'Etat. Le très honorable premier ministre ne prenait pas alors l'attitude digne et sage qu'il prend aujourd'hui. Mais, on le sait, les opinions sont sujettes à se modifier singulièrement quand on passe des rangs de l'opposition aux banquettes ministérielles, et il ne faut pas trop en tenir rigueur au très honorable premier ministre.

Mais il est une ou deux observations que je tiens à faire au sujet de l'entrée au ministère de ces deux messieurs, Templeman et Aylesworth.

Et d'abord, le Gouvernement a-t-il considéré l'à-propos qu'il y aurait de réduire le nombre des portefeuilles. Le très honorable premier ministre et ses collègues n'en ont-ils pas fait un sujet de reproche au Gouvernement de l'époque durant les huit ou dix années qui ont précédé leur arrivée aux affaires ? Ne prétendaient-ils pas alors que c'était trop de treize ou quatorze ministres pour administrer un pays peuplé de quatre ou cinq millions d'habitants, quand aux Etats-Unis, dont la population était dans le temps de 60 ou 70 millions, et se chiffre aujourd'hui dans les 80 milions, il suffisait de sept ministres de l'Etat. Le très honorable premier ministre se souvient, sans doute, d'avoir entendu ses partisans proclamer cette doctrine. Se propose-t-on de créer un



nouveau ministère? Apparemment non, puisque d'après le premier ministre, le département des Mines et le service géologique doivent être rattachés au ministère du Revenu de l'intérieur. Cette idée me paraît tout aussi acceptable que celle de greffer le bureau des droits d'auteur et celui des brevets d'invention sur le ministère de l'Agriculture. Ce groupement me paraît absurde, et si l'on ne réduit pas le nombre des ministères, au moins devrait-on répartir les sujets un peu mieux qu'on ne l'a fait.

On ne nous a pas donné davantage à entendre que l'entrée de ces messieurs au ministère serait suivi d'un changement de programme. J'imagine qu'on va continuer comme par le passé à affecter et dépenser les deniers publics, quand besoin sera, pour le bénéfice des partisans influents du ministère. J'imagine qu'on va continuer comme par le passé de nommer à de hautes fonctions publiques, comme dans le cas de M. Jackson, des hommes dont le seul mérite sera d'avoir travaillé pour le parti. J'imagine qu'on va continuer d'exploiter le domaine public à l'avantage des amis du pouvoir. Eh bien, je m'attendais à mieux.

Mais il est une autre question que nous avons bien le droit de poser : le nouveau directeur général des Postes et le nouveau ministre du Revenu de l'Intérieur ont-ils été mis parfaitement au courant des vues et du programme d'action du Gouvernement au sujet du tarif. Dans l'affirmative, je dirai que c'est là une distinction dont ils sont seuls à jouir parmi les Canadiens. Mais ce n'est pas tout : me sera-t-il permis de demander si ces messieurs partagent l'opinion du ministre de l'Agriculture ou celle des autres ministres quant au traitement de faveur que nous accordons aux marchandises anglaises? Sur ce point deux programmes d'action très divers ont été annoncés à de très courts intervalles. Il y a, d'une part, le programme du ministre de l'Agriculture annoncé à Montréal, et celui du très honorable premier ministre annoncé à Toronto, et dans lequel celui-ci déclare de nouveau son adhésion au principe proclamé par lui-même et ses collègues lors de la conférence coloniale de 1902. Mais le ministre de l'Agriculture s'est prononcé dans un sens entièrement opposé. Il serait intéressant de savoir si le directeur général des Postes (M. Aylesworth) et le ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Templeman) dont nous saluons l'entrée dans cette Chambre, adhèrent à l'une ou à l'autre faction du ministère sur cette question.

Il est une autre et très importante question au sujet de laquelle il faudrait nous éclairer. Quelques-uns d'entre nous étaient d'avis qu'elle avait contribué à déterminer la retraite du directeur général des Postes. Il semblerait que nos soupçons—si on peut les désigner ainsi—étaient sans aucun fondement, à en juger par le texte de la correspondance déposée sur le bureau de la Chambre. Le directeur général des Postes

à la dernière session du Parlement, présenta en sa qualité de ministre, une motion demandant une enquête sur le fonctionnement du service téléphonique du Canada. Il fut lui-même président de ce comité qui s'enquit d'une manière très sérieuse et très complète de toute la question. Soit qu'on jugeât insuffisants les renseignements recueillis par le comité, soit qu'on jugeât que la session était trop avancée pour que le comité fit un rapport, ou du moins un rapport de quelque valeur, toujours est-il que la majorité du comité se borna, quelques jours avant la prorogation du Parlement, à rendre compte de ses travaux dans les termes suivants :

Dans le cours de l'enquête, votre comité a tenu à peu près quarante-trois séances, examiné à peu près cinquante témoins, et reçu le dépôt d'un grand nombre de pièces justificatives et autres documents.

Par suite du nombre et de la longueur des témoignages et de la période avancée de la session, votre comité constate qu'il lui sera impossible d'en arriver à aucune conclusion durant la présente session, ni de faire aucun rapport à la Chambre sur la question qui lui a été soumise ; mais il a l'honneur de soumettre pour l'information de la Chambre le procès-verbal ci-annexé de ses délibérations depuis le 20 mars dernier, ainsi que le texte de la preuve recueillie par lui et les pièces justificatives et autres documents produits.

L'usage, jusqu'ici, a été lorsqu'un comité de cette sorte n'avait pu pousser ses travaux suffisamment pour le mettre en mesure de faire rapport à la Chambre, de référer toute la question, ainsi que les témoignages recueillis à la session précédente à un comité similaire afin que l'enquête pût être menée à bien à la session suivante. La Chambre et le comité auront perdu leur temps sans le moindre résultat, si le nouveau directeur général des Postes ne reprend pas l'enquête et s'il n'est pas rendu compte à la Chambre de la preuve recueillie par le comité, la session dernière, aussi bien que de toute autre preuve qu'un nouveau comité jugera à propos de recueillir durant la session courante.

Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'a fait aucune allusion au programme adopté par le gouvernement et que le nouveau directeur général des Postes sera chargé de mettre à exécution à cet égard. Il aurait été à propos de nous renseigner sur ce point, et dans le cas où l'on ne se proposerait pas de poursuivre l'enquête, de nous dire quelles raisons ont pu engager le Gouvernement, après avoir commencé une enquête de cette nature, à l'interrompre et à laisser la question exactement au point où elle en était auparavant.

Je ne m'étendrai pas aujourd'hui sur une question dont j'ai parlé, l'autre jour. Le premier ministre, en parlant de ceux de ses partisans qui représentent la province d'Ontario a déclaré très franchement,—je pourrais me servir d'une expression plus forte,—a déclaré très franchement que ces messieurs avaient été laissés dans l'ombre et qu'ils s'étaient soumis. C'est le langage dont s'est servi le très honorable premier ministre au sujet de ses partisans de l'Ontario, et il s'est montré très satisfait de ce que ces partisans, dont quelques-uns gens âgés, éprouvés, expérimentés dans la politique et la procédure parlementaire, qui ont consacré toute leur vie à l'étude et la discussion des questions d'intérêt public et qui seraient très aptes à remplir les fonctions de directeur général des Postes, aient été laissés de côté dans la circonstance, pour quelque raison qu'il ne veut pas faire connaître apparemment. Et il se félicite d'avoir appelé à faire partie du ministère, de préférence à ces hommes, un particulier qui, tout habile et compétent qu'il puisse être, n'a eu jusqu'aujourd'hui aucune expérience de la vie politique et n'a fait aucun sacrifice pour elle dans notre pays. Le très honorable premier ministre se félicite vivement de l'obéissance passive de ses partisans. Il lui arrive parfois de nous en faire reproche : mais dans le cas actuel, il s'en fait un compliment à lui-même. L'antique Nabuchodonosor fit élever une idole dans les plaines de Babylone et commanda à ses sujets de se prosterner devant elle et de l'adorer ; et tous obéirent, à l'exception de Daniel. Mais le très honorable premier ministre peut se flatter aujourd'hui qu'il ne se trouve pas un seul Daniel parmi ses partisans.

Mais, ce sont là, après tout, des questions d'économie interne pour le parti que commande le très honorable premier ministre, et comme il nous affirme que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes et que les hommes habiles et expérimentés qui marchent à sa suite sont parfaitement satisfaits, il ne nous reste qu'à accepter sans protestation ni réserve les assurances qu'il nous donne et à le féliciter d'avoir des partisans qui ont à un tel degré les vertus d'abnégation et d'obéissance.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), dans le discours qu'il a prononcé aujourd'hui, a donné une nouvelle preuve de son habileté à éluder la question. Il y a réussi à merveille ; mais ce qui préoccupe davantage le peuple canadien c'est le maintien de l'indépendance du Parlement, et c'est précisément ce dont il n'a pas parlé. La confiance dont sir William Mulock jouissait de la part de ses électeurs venait, comme l'a fait sentir le très honorable premier ministre, de ce qu'on voyait en lui un défenseur de l'indépendance du Parlement, opposé à ce qu'on nommât à des emplois publics des membres de la députation. Il avait soulevé la question dans cette enceinte, et bien qu'il n'eût eu l'appui dans cette circonstance que d'un très petit nombre de députés probablement, il avait celui d'une grande majorité de la population.

La doctrine de l'indépendance du Parlement est inattaquable ; elle continuera d'être acceptée longtemps après que les membres

de cette honorable assemblée seront disparus de la Chambre. On ne nous parle guère aujourd'hui de l'indépendance du Parlement ; mais de jour en jour nous voyons d'honorables députés accepter des positions de l'Etat. Comme je l'ai fait observer l'autre jour, il s'en trouve au moins huit d'entre eux qui siégeaient ici à la session dernière et qui ont depuis accepté des fonctions rétribuées par l'Etat ou accepté d'autres charges qui leur sont venues grâce à l'influence du Gouvernement. Le très honorable premier ministre aurait dû déclarer au peuple canadien quelle était son attitude et l'attitude de ses collègues au sujet du maintien de l'indépendance du Parlement. En passant la question sous silence aujourd'hui, ils nous ont bien fait voir qu'ils ne sont plus partisans de cette doctrine de l'indépendance du Parlement, et qu'ils se proposent de nommer à des fonctions publiques tous et chacun de leurs partisans qu'il leur sera possible de nommer. Le très honorable premier ministre nous a déclaré également qu'il avait consulté le nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Brodeur) sur la manière dont on continuerait à mettre à exécution les plans de son prédécesseur, le regretté M. Préfontaine; ils en avaient causé ensemble. A-t-il aussi discuté avec le directeur général des Postes actuel la manière dont il poursuivrait l'exécution du programme tracé par son prédécesseur ? Comme nous l'a indiqué le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), l'ancien directeur général des Postes, par sa conduite au comité des téléphones, par les discours qu'il prononça dans le pays, par les articles de rédaction qui parurent dans les organes de cet exministre, fit croire que le Gouvernement se proposait de s'enquérir pleinement et sérieusement de l'état de cette question au pays ; et si je suis bon juge du sens des paroles qu'il a prononcées, l'ancien directeur général des Postes avait résolu de nationaliser le service téléphonique de notre pays. Il avait, paraît-il, étudié cette question, s'était rendu en Angleterre, avait mis à l'étude la question de la nationalisation des téléphones dans ce pays, et je compris qu'il était revenu au Canada résolu non seulement à nationaliser les téléphones, mais à nationaliser les télégraphes, et même à étendre le principe de la nationalisation au service de cable sous-marin établi entre le Canada et la métropole, comme il avait pris part à la discussion qui eut pour résultat la pose du cable transpacifique pour le plus grand bien de l'empire. Mais le Gouvernement ne nous a pas déclaré aujourd'hui si le programme de l'ancien directeur général des Postes, ou du moins si l'exécution des projets de l'ancien directeur général des Postes devaient être poursuivie. On nous a dit que le programme de l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries doit être mis à exécution, et nous savons que le directeur général des Postes actuel (M. Aylesworth), lors de l'élection de York-nord, a déclaré au peuple qu'il se proposait de poursuivre la ligne de conduite inaugurée par sir William Mulock au sujet des postes et des téléphones. J'espère qu'il sera fait quelque déclaration à cet égard aujourd'hui. Cette question des téléphones est brûlante pour notre pays à l'heure qu'il est. On s'occupe de la résoudre dans diverses provinces du Dominion. Au Manitoba, on se propose d'établir un service provincial de téléphone. Mais nous sommes à même dans notre pays d'établir un système national, canadien de téléphone, ou du moins d'attribuer au Gouvernement la propriété des lignes principales, comme cela existe en Angleterre et dans beaucoup d'autres pays. Certes, le premier ministre aurait dû dire à la Chambre aujourd'hui si oui ou non ce comité devra continuer son travail. Il nous a dit en passant l'autre jour qu'il était arrivé au bout de son travail ; mais il ne nous a pas dit s'il se ferait quelque chose dans le cours de la présente session au sujet des téléphones et si l'on se proposait de mettre à profit les renseignements recueillis lors de la session dernière et de légiférer en vue de faire droit aux justes réclamations du pays en ce qui regarde le fonctionnement du service téléphonique actuel. Je suis donc d'avis que la déclaration qui a été faite ici aujourd'hui n'est pas suffisante, n'est pas assez large, ne fait pas connaître au Parlement les choses mêmes que le Parlement a le droit de connaître. J'espère donc qu'avant la clôture du présent débat, quelqu'un des ministres dira à la Chambre et au pays ce que le Gouvernement se propose de faire au sujet de cette question importante dont l'ancien directeur général des Postes s'était chargé de préparer la solution, qui n'a pas été résolue et qui est encore en suspens à l'heure actuelle.

M. W. F. MACLEAN.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Je ne me propose pas de discuter les questions qui ont été soulevées aujourd'hui. Je me bornerai à faire une proposition qui m'est inspirée par certaines remarques du premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Celui-ci a fait allusion à la réorganisation de certains départements. Me permettra-t-il de lui faire observer que dans l'opinion de beaucoup de gens au Canada, il serait grandement dans l'intérêt de la bonne administration des affaires publiques qu'il y eût un département géographique dans lequel s'exécuteraient les levés et travaux de cartographie du ministère de la Marine et des Pêcheries, du bureau des Terres, du service géologique et du ministère de la Milice. Les divers départements en question se trouveraient ainsi débarrassés de beaucoup de travaux de routine et de détail, et la cartographie du pays s'exécuterait dans des conditions plus avantageuses.

Sir WILFRID LAURIER : Cela pourrait entraîner la création d'un nouveau ministère. Si l'honorable député (M. Sam. Hughes)

y tient, je mettrai peut-être la question à l'étude.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Il est regrettable que le directeur général des Postes (l'honorable M. Aylesworth) n'ait pas énoncé de nouveau dans cette enceinte quelques-unes des idées qu'il exprima lors de l'élection d'York-nord, et n'ait pas fait connaître, pour l'édification du pays, la ligne de conduite qu'il suivit dans cette circonstance. Son prédécesseur au ministère, sir Wm Mulock, avait conquis une réputation et s'était toujours fortement affirmé dans les luttes politiques, surtout en paroles. Quand il fallait passer des paroles aux actes, il était toujours parmi les plus humbles et les moins en vue. Les archives de notre pays sont remplies du récit des piètres exploits politiques de l'ancien directeur général des Postes. Prenez, par exemple, ses distributions de fonds publics dans sa propre circonscription. Dans une certaine circonstance, il fallait des chaussures pour les facteurs de Brantford. Il ne fut possible de trouver dans la ville du ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) pas même dans les rangs des libéraux de cette ville, un marchand ou fabricant digne de fournir quelques paires de chaussures pour cette fin. Il fallut acheter ces chaussures au village d'Aurora, dans la circonscription de l'ancien directeur général des Postes. Puis il devint nécessaire de réparer un jour les sacs employés au transport des dépêches. Ni Toronto, ni Hamilton ne pouvaient fournir les ouvriers propres à l'exécution de ce travail. Il fallut transporter tous ces sacs à Aurora, dans la circonscription du directeur général des Postes, afin de permettre qu'on déboursât quelques dollars à cet endroit dans le but de donner aux habitants de la localité une haute idéee de la puissance de l'ancien directeur général des Postes et de sa libéralité quand il s'agissait de l'argent des autres. Sir Wm Mulock, incertain encore s'il lui faudrait accepter le poste de juge de la cour d'échiquier, ou si sa position de ministre pourrait lui être rendue tenable pour un an ou deux, se préparait à une nouvelle élection dans la circonscription de York-nord. Il se rendit dans cette circonscription et déclara à ses électeurs : Voici ce que je me propose de faire pour vous ; je creuserai un fossé qui reliera le lac Simcoe à la ville de Newmarket ; ce sera une ramification du canal de la Trent. Plus tard, on le désignera probablement sous le nom de " folie de Mulock ", mais en attendant on dépensera de ce chef beaucoup d'argent pour le bénéfice des amis. Lorsque le présent directeur général des Postes (l'honorable M. Aylesworth) fut élu, il ne craignit pas de dire que tous ces actes étaient méprisables et honteux. Disons-le à l'honneur de l'honorable ministre, il eut le courage de ne pas parler dans York-nord du fossé de Mulock. Je l'en félicite ; c'est ce que m'avait donné à prévoir une assez longue connaissance ; car j'espère qu'il me permettra de me compter parmi ses amis personnels. J'admire le directeur général des Postes à cause de l'attitude qu'il a prise, autant que j'ai toujours méprisé sir Wm Mulock à cause de la sienne. Le directeur général des Postes actuel était trop digne pour offrir aux électeurs de sa circonscription ce piètre pot-de-vin. Il se peut que mes compliments à l'adresse du directeur général des Postes soient quelque peu exagérés. Chat échaudé craint l'eau froide, et le directeur général des Postes avait entendu parler du canal de la Trent dans Durham-ouest, l'année auparavant. Mais je ne prétends pas que c'est la raison qui l'a empêché d'en parler dans York-nord. Je le dis en toute sincérité, je crois le directeur général des Postes trop digne et trop honnête pour recourir à de tels moyens. La population d'Ontario fait beaucoup de fond sur lui dans ses nouvelles fonctions de directeur général des Postes, et je le dis également en toute sincérité. Les comptes publics, j'en suis sûr, ne mêleront jamais son nom à des opérations comme celles qui ont distingué la carrière de son prédécesseur dans ses rapports avec les électeurs de York-nord Le directeur général des Postes peut être assuré que je partage entièrement certaines des opinions exprimées par le député d'Ontario-nord (M. Grant) dans une entrevue récente. Je reconnais avec lui que les libéraux de la province d'Ontario se félicitent de l'entrée de M. Aylesworth dans le cabinet.

Je ne me montrerai pas désobligeant au point de dire au ministre des Douanes (M. Paterson), comme l'a fait l'honorable député d'Ontario-nord, qu'il est trop âgé et devrait sortir du cabinet. Je ne troublerai pas davantage, dans leurs paisibles retraites, l'honorable M. Scott et sir Richard Cartwright pour leur dire qu'ils sont trop vieux pour les postes qu'ils occupent. En l'absence du ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), c'est à regret que je répéterai à la Chambre ce que l'honorable député d'Ontario-nord a dit de lui, qu'il était une des pierres d'achoppement les plus à craindre, par suite de son rôle dans l'affaire du chemin de fer transcontinental. Voilà déjà une semaine que la session est commencée, et j'attends encore que l'honorable député d'Ontario-nord fasse son apparition et ait le courage d'énoncer les opinions qu'il a exprimées au dehors. Nous avons entendu lire le nom de l'honorable député, cet après-midi, au bas d'une pétition pour la meilleure observance du repos dominical. L'honorable député a le droit de se présenter ici en personne et d'exprimer ses vues, au lieu de se contenter de parler à la Chambre par voie de pétition. J'espère qu'il se présentera ici et rendra claires ses insinuations particulièrement celles sur le compte de l'honorable ministre de l'Intérieur.

M. DERBYSHIRE : Je crois qu'il sera ici lundi.

M. BENNETT : Vu que l'honorable député d'Ontario s'est contenté de comparaître devant la Chambre cet après-midi, par voie de pétition, il se peut qu'il préfère nous voir accepter cette assurance de son apparition prévue, suivie des initiales significatives 'D.V.' *Deo volente*. Au reste, il n'est pas le seul volcan assoupi parmi les sommets du libéralisme ontarien. Où est l'honorable député de Wellington-nord (M. Martin) ? Il s'est tenu une assemblée dans cette circonscription récemment, et cet honorable député s'est joint à d'autres pour condamner l'extravagance du présent Gouvernement. Et pourtant, on nous assure que ces messieurs de la droite sont une heureuse famille, au sein de laquelle il ne se produit ni rébellion, ni protestation ni murmure.

On s'attend, j'imagine, à ce que je félicite la magistrature d'Ontario de la nomination de sir William Mulock. Les membres du barreau de cette province se rappelleront qu'on avait fait miroiter ce poste de juge en chef de la cour d'échiquier aux yeux de tous les avocats éminents de la province. Les noms d'hommes de tous les rangs et de tous les partis furent mentionnés en vue de cette charge. On annonça que ce politicien décavé, l'honorable G. W. Ross, créé avocat par acte du Parlement, allait trouver à se caser dans ce fromage. On annonça également que la place allait être donnée à M. E. F. B. Johnston.

Mais, tandis que la population jetait les yeux de tous côtés afin de voir qui décrocherait la timbale, les intimes croyaient qu'en fin de compte sir William Mulock accepterait cette charge. Pourquoi ne l'aurait-il pas acceptée ? Il est notoire que depuis des années il est mal à son aise dans le cabinet. On sait qu'il ne s'entendait pas avec ses collègues sur la question du téléphone. Le secrétaire d'Etat voyait-il du même œil que lui les réformes qu'il voulait imposer à la compagnie du téléphone Bell ? Pas le moins du monde, si la rumeur dit vrai.

L'entrée du directeur général des Postes dans la vie publique est une bonne chose. Il y a un an qu'il attendait. Lors de l'élection générale, il n'a pas cherché à devenir simple député ; il se présentait en qualité de directeur général des Postes.

Pourtant, s'il a poussé la patience jusqu'à la vertu, comment exprimer notre admiration pour les exemples que le député de York-centre (M. Campbell) nous a donnés de la pratique de cette vertu ? D'un bout à l'autre de l'année, celui-ci attend, guette et supplie. Et nous ne voyons rien lui échoir. En examinant les comptes publics, nous découvrirons peut-être qu'il a reçu sa récompense. Je n'en sais rien, mais nous verrons. Nous ferons ceci : nous sympathiserons avec le député de York-centre.

J'attends l'arrivée du représentant d'Ontario-nord dont l'honorable député de Brockville nous annonce la venue pour la semaine prochaine. Nous attendons tous avec le plus grand calme afin d'apprendre ce qu'il a à nous dire de l'honorable ministre de la Justice et de ses rapports avec le Transcontinental. Il pourra nous montrer l'honorable ministre sous un autre jour ; mais, apparemment, d'après le compte rendu de cet entretien, il faisait allusion à ses rapports avec le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Quant à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), au très honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et à l'honorable secrétaire d'Etat (M. Scott), je me contenterai d'exprimer l'espoir qu'ils demeureront longtemps à leurs postes, ce qui permettra à la population d'Ontario d'admirer la longanimité et la patience de mon honorable ami le député de York-centre, patience dont le directeur général des Postes (M. Aylesworth) lui a donné l'exemple lorsqu'il attendait comme sœur Anne et ne voyait rien venir.

Je dois dire en toute sincérité que l'entrée du directeur général des Postes dans le cabinet a été bien accueillie, principalement par la population de l'Ontario. Il jouissait d'une grande réputation parmi le barreau de cette province. Il a occupé pour des libéraux et des conservateurs dans les procès en invalidation d'élections et il a constamment défendu avant tout les intérêts de ses clients. Je suis du nombre de ceux qui ont reposé leur confiance en lui en de pareilles circonstances. Le rang qu'il occupait dans la province d'Ontario, l'estime que lui témoignaient ses confrères du barreau font espérer que, tant qu'il fera partie du ministère, les affaires publiques seront mieux administrées.

## OBSERVATIONS RELATIVES AU RAPPORT DE LA COMMISSION DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : J'apprendrai à mon très honorable ami, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), que je me suis trompé et qu'il a lui-même fait erreur au sujet du rapport de la commission du Transcontinental. J'ai demandé avec instance qu'il soit déposé et le premier ministre m'a promis qu'il le serait tandis que ce rapport était sur le bureau de la Chambre. Le rapport que l'honorable premier ministre a promis de déposer d'ici à quelques jours est ici.

Sir WILFRID LAURIER. J'en suis fort aise.

M. R. L. BORDEN : J'avoue que je ne comprends pas pourquoi il n'a pas été mentionné. En effet, j'ai examiné avec soin les procès verbaux qui n'en parlent pas. Je considère que ce rapport a autant d'importance que les rapports de n'importe quel ministère. Je conseillerais au Gouvernement d'en déposer chaque année un exem-

plaire imprimé, comme il dépose les rapports de l'auditeur général et de tous les ministères. Dans l'intervalle, je demanderai au premier ministre s'il me permet de proposer que le rapport de l'an dernier et le présent rapport soient imprimés sans délai ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Du consentement du premier ministre, je propose :

Que l'application de l'article 99 du règlement soit suspendu relativement aux deux rapports de la commission du chemin de fer national transcontinental et que lesdits rapports soient imprimés sans délai.

(La motion est adoptée.)

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Le rapport du commissaire de la police fédérale pour l'exercice expiré le 30 juin 1905, est déposé par l'honorable M. Rodolphe Lemieux au nom du ministre de la Justice.

## SUBSIDES.—SUITE DU DEBAT SUR LA SITUATION FINANCIERE DE L'INTERCOLONIAL.

La Chambre reprend le débat provoqué par la motion de sir Wilfrid Laurier l'invitant à se former en comité des subsides.

L'honorable M. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : L'autre jour, lorsqu'à l'approche de six heures j'ai proposé le renvoi du débat, je désirais répondre à quelques observations du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson). Je suivrai le même ordre que lui. Je regrette d'autant plus son absence que, touchant certains sujets que je traiterai, j'aurai à contredire entièrement des déclarations contenus dans son discours. Toutefois, je n'y puis rien. Si le ministre juge à propos de s'absenter, il doit s'en prendre à lui-même et non à moi.

Pour faire comprendre quelles ont été les charges supportées et les pertes subies par l'Intercolonial, le ministre a cité le transport du foin par ce chemin de fer jusqu'aux Provinces maritimes. Environ 37,000 tonnes de foin ont été transportées. La remise autorisée par le gouvernement canadien, en vertu d'un décret en conseil s'est élevée à plus de $125,000 ou à près de $126,000. D'après la déclaration du sous-ministre, la perte a été d'environ $140,000. J'ai demandé au ministre de quel droit il avait transporté ce foin. En vertu d'un décret en conseil, a-t-il répondu. Pourquoi avez-vous agi ainsi en vertu d'un décret en conseil, lui ai-je demandé ? Il a répondu qu'il y avait un précédent, qu'un an ou deux auparavant, on avait transporté du charbon pour le compte de la population grelottante et misèreuse d'Ontario et qu'il avait suivi l'exemple alors donné. Je me rappelle que l'un de mes collègues représentant une division de la ville de Toronto lui a demandé quelle quantité de charbon l'Intercolonial avait transportée gratuitement, et que le ministre a répondu que l'Intercolonial, cette bête de somme, eut à supporter toutes les dépenses et toutes les pertes causées par le transport gratuit de ce charbon et de ce foin et qu'il y avait lieu de lui en tenir compte. D'après la réponse donnée à une question de l'un des représentants de Toronto, 406 tonnes en tout ont été transportées dans la province d'Ontario ; elles étaient toutes destinées à la ville d'Ottawa et cette quantité n'aurait pas suffi à approvisionner de charbon pendant un an les familles des quinze ministres maintenant domiciliés dans cette ville. Le prix du transport de ces 406 tonnes de charbon ne doit pas s'élever à $1,000. Telle est la lourde charge imposée à cette pauvre bête de somme, l'Intercolonial !

Examinons maintenant de quel droit, ils ont agi de la sorte. La remise de $125,000 des recettes provenant du transport des marchandises par l'Intercolonial est à mes yeux une dispensation des deniers publics. C'était, dira-t-on, pour les pauvres cultivateurs dont les bestiaux seraient morts faute de ce foin. Si je suis bien renseigné, une grande partie de ce foin—5,000 tonnes—a été rendue jusqu'à Sydney puis transportée à Terre-Neuve pour le compte de spéculateurs.

Autre chose étrange : ces 37,000 tonnes de foin ont été transportées à une époque où des élections avaient lieu dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Je maintiens que l'emploi d'une somme de $125,000 doit au préalable être approuvé par le Parlement. Cela n'est pas compris dans les questions que le conseil des ministres peut régler. C'est une mesure dont la Chambre devait prendre l'initiative et, si cette dépense avait eu pour but d'enrayer une épidémie et s'il y avait eu urgence, il aurait fallu faire adopter subséquemment par la Chambre un bill d'indemnité. Nous savons tous que cette dépense n'a pas eté faite dans le dessein de soulager une grande détresse qui régnait dans ce milieu ; on avait en vue de favoriser une foule de spéculateurs qui faisaient le trafic du foin et, avant tout, de capter des suffrages en faveur du Gouvernement pendant l'élection qui avait alors lieu. J'en ai peut-être assez dit sur ce sujet.

Au nombre des choses qui ont provoqué le lyrisme du ministre des Chemins de fer, on peut citer la déclaration de la " Gazette " de Montréal, relativement à la situation financière de l'Intercolonial. On se rappelle que ce journal, ayant ajouté au déficit du chemin de fer national l'intérêt à 3 pour 100 des dépenses imputables sur le capital, a déclaré que la somme obtenue représentait ce que l'Intercolonial a coûté au pays pendant l'année. Cela a provoqué le lyrisme du ministre des Chemins de fer. Il déclara que ce mensonge, colporté jusqu'au rivage de l'océan Pacifique, s'est repercuté jusqu'au littoral de l'Atlantique dont les vagues l'ont transporté sur les rives de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

M. BENNETT : L'ancienne rengaine.

M. HAGGART: Oui, l'ancienne rengaine. Représentez-vous le ministre des Chemins de fer se livrant à ces mouvements oratoires parce que la " Gazette " de Montréal, a publié un simple état financier qui donne une juste notion de la situation véritable de l'Intercolonial ! Allons donc ! au dire du ministre lui-même, les dépenses de l'Intercolonial imputables sur le capital se chiffrent par $85,000,000 et l'intérêt de cette somme à 3 pour 100 représente environ $2,500,000. L'intérêt ajouté par la " Gazette " était d'une quart de million moins élevé et j'ai peut-être eu tort de calculer l'intérêt à 3 pour 100 ; cependant, j'entendais récemment le premier ministre nous dire que l'Etat fait des emprunts à des taux variant de 3½ à 3¾ pour 100. En tout cas, la " Gazette " de Montréal avait adopté un chiffre raisonnable. Lorsqu'un chemin de fer, ou une entreprise publique, coûte $10,000,000, il faut tout d'abord retirer l'intérêt sur cette somme ou, sinon, l'imputer sur le coût de l'entreprise.

On peut faire des dépenses imputables sur le capital dans le but d'améliorer une propriété et ces améliorations figurent parmi l'actif du propriétaire, mais qui songerait à cela quant il s'agit de l'Intercolonial. Si, demain, ce chemin de fer était offert en vente croyez-vous qu'un syndicat ou une compagnie de chemin de fer du Canada en offrirait un prix égal à la somme des dépenses imputables sur le capital qui ont été faites entre 1896 et 1905 ? Malgré l'acquisition de toutes vos locomotives et malgré toutes vos belles entreprises, croyez-vous possible de vendre ce chemin seulement $25,000,000, somme que représente les dépenses de l'Intercolonial imputables sur le capital entre 1896 et 1905 ? Et en parlant d'une entreprise en déconfiture, la " Gazette " de Montréal a dit la pure vérité, nonobstant les dénégations du ministre des Chemins de fer.

Le représentant d'Hamilton (M. Barker) et moi, nous avons d'un commun accord soutenu la discussion avec les différents ministres des Chemins de fer du parti libéral concernant ce qu'il fallait inscrire au compte du capital. Je reviendrai sur ce chapitre. Le ministre des Chemins de fer a, par l'entremise du sous-ministre, reçu une lettre de sir Thomas Shaughnessy traitant cette question, mais, si nous avons la réponse de sir Thomas Shaughnessy, la lettre qui a provoqué cette réponse nous manque.

J'ai prétendu qu'on aurait dû depuis longtemps clore le compte des dépenses de l'Intercolonial imputables sur le capital et je n'ai fait que répéter la théorie énoncée par feu l'honorable M. Alexander Mackenzie, lui-même, qui disait qu'il fallait clore ce compte du capital, que faire autrement, c'était falsifier les écritures et tromper la population du Canada. Je déclare que l'Intercolonial était construit depuis 40 ans, il faut cesser d'en imputer les dépenses sur le compte du capital. Il est vrai que dans des circonstances particulières, telles que l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond au prix de $1,400,000 ou du Canada-Eastern au prix de $800,000, le prix d'achat est imputable sur le capital mais quant à l'ancien chemin de fer intercolonial proprement dit, qui est exploité depuis 1868, il est temps de clore le compte du capital.

Je parlais de la lettre de sir Thomas Shaughnessy; souffrez que je la lise et que je la commente au fur et à mesure. Sir Thomas Shaughnessy écrit :

Votre lettre du 26 août est parvenue à mon bureau pendant mon absence de Montréal, et cela explique le retard que j'apporte à vous répondre. Ci-dessous je vous indique la règle suivie par cette compagnie quant aux dépenses imputables sur le capital, ou sur le revenu, relativement aux différentes sortes de travaux que vous mentionnez.

1. Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la différence de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputée sur le capital. Nulle partie de la main-d'œuvre ou autres dépenses occasionnées par le changement n'est imputée sur le capital.

Lorsque j'administrais l'Intercolonial, le prix de tous les rails posés sur la voie ferrée pendant plusieurs années était imputé sur le revenu et non sur le capital. Pendant les deux premières années de son administration, M. Blair suivit mon exemple. En 1897 et en 1898, le prix d'une certaine quantité de rails posés sur l'Intercolonial fut imputé sur le revenu, mais l'année suivante, M. Blair se fit ouvrir un crédit de $500,000 imputable sur le capital pour l'achat de rails. Ce fut la première application de ce mode de comptabilité. Ceux d'entre nous qui ont assisté à l'interrogatoire de M. Pottinger devant le comité des comptes publics se souviennent que, lorsqu'on lui a demandé pourquoi une dépense d'un million de dollars avait été imputée sur le compte du capital alors qu'on savait qu'elle ne devait pas l'être, M. Pottinger répondit: Parce que vous aviez ouvert un crédit imputable sur le capital. Et lorsque le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) a lu ce passage de la lettre de sir Thomas Shaughnessy devant la Chambre, mardi dernier, l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a dit :

C'est exactement ce que je vous demandais de faire.

Et M. Emmerson répliqua :

C'est exactement ce que nous faisons à l'Intercolonial.

Se peut-il qu'un membre du gouvernement de ce pays ait fait une déclaration semblable parce qu'il ignorait la vérité, j'imagine, ou parce que certains fonctionnaires l'avaient mal renseigné. Jamais un mensonge plus flagrant n'a été fait au Canada ou aux membres de cette Chambre. J'espère pouvoir le démontrer si clairement que personne

dans cette enceinte ne me contredira. On se rappelle que sir Thomas Shaughnessy a écrit :

Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la différence de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputée sur le capital. Nulle partie de la main-d'œuvre ou autres dépenses occasionnées par le changement n'est imputée sur le capital.

Que voyons-nous lorsque nous examinons le compte des dépenses de l'Intercolonial imputables sur le capital ? Nous voyons une inscription de $495,000. D'après les paroles du ministre des Chemins de fer et des Canaux au sujet de la lettre de sir Thomas Shaughnessy, cette somme représenterait l'écart entre la valeur des rails enlevés et celle des rails nouveaux, eu égard à leur poids.

En parcourant les comptes de l'Intercolonial, on constate que des rails nouveaux ont été posés sur une distance de 118 milles. Le poids moyen des rails enlevés était de 67 livres par verge et celui des rails nouveaux de 80 livres par verge, soit une différence de 13 livres par verge. Par conséquent, au dire de sir Thomas Shaughnessy, on devrait imputer sur le compte du capital le coût de ces 13 livres par verge de différence et la différence entre le coût des éclisses. Calculée sur cette base, la somme imputée sur le compte du capital aurait permis de poser de nouveaux rails sur une distance d'environ 419 milles, au lieu de 118 milles. Je désirais beaucoup constater si les comptes de l'Intercolonial publiés dans le rapport de l'auditeur général confirmaient les déclarations du ministre des Chemins de fer et des Canaux et j'ai ouvert ce volume. Il m'apprend qu'on a dépensé en tout $1,015,275 pour des rails d'acier et des éclisses. Ne perdons pas de vue le prix de ces rails. Pour les premières 10,000 grosses tonnes, le prix était de $29.15 ; pour les 10,900 grosses tonnes suivantes, il était de $31.50 et pour les autres 9,971 grosses tonnes, de $33, soit en moyenne un peu plus de $31 par grosse tonne. Le compte porte que 24,860 tonnes de rails de 67 livres par verge et coûtant $20 par tonne ont été enlevées. Le ministre a déclaré qu'il avait calculé le poids réel des rails et qu'il n'avait imputé sur le compte que la différence entre le poids de ceux qu'on avait enlevées et le poids des rails nouveaux. Sait-il quelle est cette différence? A-t-il déjà vu ce compte? Qui lui a fourni ce renseignement erroné? La somme totale des crédits ouverts pour l'achat de rails et d'éclisses est de $520,265. Si nous retranchons cette somme de $1,015,275 qui représentent la dépense, le montant exact imputé sur le compte du capital est de $495,009.89.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a dit :

C'est précisément ce que nous faisons sur l'Intercolonial.

Sir Thomas Shaughnessy écrit :

Lorsque des rails légers sont enlevés de la voie et remplacés par de plus lourds, la différence de poids des nouveaux rails et des nouvelles éclisses est imputée sur le capital.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a alloué que $20 par tonne pour les rails enlevés, tandis qu'il payait plus de $31 par tonne pour les rails qu'on posait, et la différence, le tiers du million de dollars et plus qu'il a dépensé à compte du capital, devrait être retranché des $495,000. Autrement dit, d'après sa propre version, il aurait dû imputer sur le revenu près de $300,000 de plus.

Sir Thomas Shaughnessy ajoute :

Lorsqu'une locomotive est détruite ou mise au rancart, nous la remplaçons par une autre et le coût est imputé sur le revenu, malgré que la nouvelle locomotive puisse être beaucoup plus lourde et plus coûteuse, et nous agissons de la même manière à l'égard des voitures.

A ce sujet, le ministre des Chemins de fer fit la remarque :

C'est exactement ce que nous faisons à l'Intercolonial.

M. BARKER : L'honorable ministre ne prétend pas dire. . . .

M. EMMERSON : Que mon honorable ami ne s'impatiente pas. S'il veut bien rester calme un instant, je vais lui lire un paragraphe qui répond exactement à l'objection qu'il a dans l'idée.

Il serait intéressant de savoir si le coût de la reconstruction des ateliers détruits l'autre jour par un incendie et des voitures et des locomotives qui remplaceront celles qui ont été perdues sera imputé sur le capital ou sur le revenu. Selon moi, il sera imputé sur le capital.

Puis le ministre a de nouveau cité un passage de la lettre de sir Thomas Shaughnessy :

Le coût des freins atmosphériques qui remplacent les freins à main est imputé sur le capital.

Là-dessus, il a fait ce commentaire :

C'est encore exactement ce qui se pratiquet à l'Intercolonial.

Il a poursuivi la citation de la lettre de sir Thomas Shaughnessy :

6. Quand une vieille gare est remplacée par une gare neuve et plus spacieuse, nous imputons généralement sur le capital la différence de prix, mais pas toujours.

7. Pour le remplacement des anciennes remises à locomotives nous suivons la même règle que pour les gares.

8. Si les ponts en bois sont remplacés par d'autres ponts en bois, le coût en est imputé sur le revenu. Si une construction en bois est remplacée par une construction permanente en fer, en maçonnerie ou en terrassement, le prix en est imputé sur le capital. Si une construction en acier est remplacée par une autre plus lourde et plus puissante, on impute sur le capital la différence dans le poids, seulement.

Que répondra le ministre à ceci ? Il dira sans doute que c'est précisément ce qu'il a fait relativement à l'Intercolonial. Eh bien, j'ai eu la curiosité d'examiner les comptes de l'Intercolonial au chapitre de l'outillement et du renforcement des ponts de fer. J'ai cru que le ministre se trompait entièrement, si ma mémoire était fidèle, et voici ce que je trouve dans le Livre bleu. Je découvre une dépense de $264,242 au compte de l'Intercolonial pour le renforcement de ponts de fer et je ne vois pas le moindre crédit représentant la valeur des ponts enlevés. En face d'un tel état de choses, peut-on croire qu'un ministre des Chemins de fer ait l'audace de dire à la Chambre que la comptabilité de l'Intercolonial est la même que celle du chemin de fer Pacifique Canadien ?

Sir Thomas Shaughnessy ajoute :

Si une construction en acier est remplacée par une autre plus lourde et plus puissante, on impute sur le capital la différence dans le poids, seulement.

Mais, dans le cas de l'Intercolonial, le ministre porte le plein montant au compte du capital sans retrancher un sou pour les matériaux remplacés. Quelle foi, je vous le demande, peut-on ajouter à la parole d'un ministre qui se permet de faire une affirmation semblable ? Jamais il n'y eut en ce pays une entreprise plus mal administrée que l'Intercolonial. L'opposition et le ministre des Chemins de fer ont constamment été à couteaux tirés relativement à cette imputation abusive des dépenses sur le compte du capital. Ce compte a servi à atténuer des extravagances qu'on ne devrait souffrir sur aucun chemin de fer. Je le répète, les dépenses de l'Intercolonial devraient invariablement être portées au compte du revenu. On ne devrait rien imputer sur le compte du capital. Il y a quarante ans que cette voie ferrée traverse un pays aussi propre qu'aucune autre partie de l'Amérique à alimenter un chemin de fer.

Quoi qu'en dise le ministre des Chemins de fer, je soutiens qu'elle devrait être lucrative et elle le serait, si elle était convenablement administrée. Pourtant, depuis neuf ans, sous les deux administrateurs qu'elle a eus, elle a causé à la population canadienne une perte de $24,000,000. Quelle excuse invoque le ministre ? Il rejette la faute sur le tracé du chemin. Il dit que le chemin de fer est mal situé, qu'au lieu de suivre la route commerciale la plus courte, il sert à des fins militaires et politiques. Cependant il ne nous a pas dit de combien plus court sera le nouveau chemin de fer qu'on projette de construire entre Lévis et Moncton. Il devrait fournir ce renseignement à la population.

Il a ajouté que, pendant un grand nombre d'années, nous avons accordé au Pacifique-Canadien une subvention annuelle de $186,000, afin d'avoir une ligne directe jusqu'à Saint-Jean, ce qui a eu pour effet d'obliger l'Intercolonial à transporter des marchandises sur un long parcours à des prix de concurrence désavantageux. Ma foi, cela peut être une grave accusation, mais que faut-il penser d'un gouvernement qui met une entreprise qui ne rapporte aucun bénéfice—un chemin de fer en déconfiture, pour me servir de l'expression de la "Gazette", de Montréal—dans une position encore plus embarrassante en constuisant de Québec à Moncton une ligne de chemin de fer de manière à augmenter la concurrence que l'Intercolonial doit subir? Le ministre ne nous a pas fourni d'explications là-dessus. De combien cette nouvelle ligne abrégera-t-elle la distance? Quelle déclivité aura-t-elle? Si mes renseignements sont exacts le tracé de l'Intercolonial entre Lévis et Moncton est presque aussi court et plus avantageux sous le rapport de la pente que pourrait l'être celui de n'importe quelle autre ligne reliant ces deux endroits. Néanmoins, le Gouvernement du jour a promis de construire un chemin de fer et de l'affermer à une compagnie rivale, ce qui ne pourra avoir pour résultat que d'augmenter beaucoup la concurrence dont le chemin de fer national souffre déjà à cause du Pacifique-Canadien, de l'aveu du ministre lui-même.

Il est étrange de voir que l'honorable ministre a passé sous silence la calamité qui s'est produite l'autre jour à Moncton. Une conflagration a éclaté là-bas et elle a détruit presque tous les ateliers de l'Etat. Néanmoins le ministre n'en a pas soufflé mot. Quelle sera sa ligne de conduite à cet égard? De quelle somme d'argent aura-t-il besoin pour reconstruire les ateliers et réparer les ravages causés par l'incendie? Que font aujourd'hui ceux qui travaillaient dans ces ateliers ? Reçoivent-ils le même salaire qu'auparavant ou les rétribue-t-on seulement comme des journaliers pendant qu'ils enlèvent les ruines ? Quelle est la situation? Qu'est-ce que le ministre se propose de faire? Pas un mot n'est sorti de sa bouche.

On m'a appris la nouvelle, que je crois exacte, que le ministre n'achète pas de traverses pour l'Intercolonial, cette année. On m'a dit qu'il se proposait d'améliorer le bilan des affaires du dernier semestre en ne posant pas de nouvelles traverses de bois. Pourtant, il est avéré que la durée d'une traverse de bois tendre n'est que de sept ans et que, conséquemment, il faut remplacer annuellement un septième du nombre total des traverses.

Naturellement, si vous supprimez cette dépense une année, vous réalisez une forte économie, mais aux dépens du chemin de fer. Le ministre a un autre moyen d'améliorer le bilan des affaires du dernier semestre de l'année. Sur quel compte imputera-t-il les salaires de ceux qui maintenant déblaient le terrain—sur le compte du revenu ou sur celui du capital ? Si on retient leurs services pendant la reconstruction et l'outillement des ateliers, leurs salaires se-

ront-ils portés au compte du revenu ordinaire ou au compte du capital ?

Nous aimerions le savoir, car il y aura une différence énorme dans le bilan financier de l'année, si les salaires des trois quarts des employés des ateliers de Moncton ne paraissent pas au compte du revenu mais figurent au compte du capital. Le ministre n'en a pas soufflé mot ; il n'a rien dit de la ligne de conduite qu'il entend suivre. Il établira un meilleur service de voitures. Il élèvera peut-être les tarifs de transport des voyageurs ; il demande l'autorisation d'exiger plus cher pour le transport des marchandises. Les tarifs pour les voyageurs et la marchandise ont été augmentés par M. Blair. Que le ministre me permette de lui dire qu'ils sont aujourd'hui plus élevés que lorsque j'administrais le chemin de fer. Avec des recettes moindres pour le transport des voyageurs et des marchandises, j'ai équilibré les recettes et les dépenses durant toute mon administration. J'ai fait en sorte de ne rien imputer de ces dépenses ou de n'en imputer presque rien sur le compte du capital comparativement à ce qui se fait aujourd'hui. Pourtant, le ministre, comme son prédécesseur, se vante d'avoir mis l'Intercolonial, qui desservait une ruelle obscure, au premier plan et d'avoir démontré à l'univers ce qu'on pouvait faire de ce chemin grâce à une sage dépense destinée à effectuer des améliorations.

Et le résultat? Il ne saurait varier aussi longtemps que l'on se servira de l'Intercolonial comme d'un engin électoral et que, dans le but d'obtenir des avantages politiques, le Gouvernement actuel utilisera cette voie ferrée, plutôt comme voiture de charge que comme bête de somme. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit, avec assez de vérité, je crois, que cet état de choses ne serait pas amélioré si l'on confiait à une commission l'administration et l'exploitation de l'Intercolonial. A certains points de vue, les commissions deviennent une comédie. Celle du Transcontinental a-t-elle enlevé l'administration de ce chemin de fer des mains des ministres actuels ? Le Gouvernement n'est-il pas l'âme dirigeante de cette entreprise? Cette commission n'est qu'un paravent qui, dans une certaine mesure, dérobe aux yeux du public les iniquités commises par les commissaires à l'instigation des ministres. Il serait peut-être possible de créer une commission qui ne tomberait pas dans cette catégorie-là. C'est ce qu'on a fait jusqu'à un certain point en Australie. Mais si l'on ne peut nommer une commission impartiale, mettons fin, toutefois, à ce mépris, à cette honte que l'Intercolonial, sous sa direction actuelle, fait rejaillir sur le peuple du Canada. Notre population est dégoûtée de la façon dont se fait l'exploitation de cette voie ferrée et ce sentiment devrait avoir pour résultat d'engager le Gouvernement à confier à une commission l'administration de cette voie ferrée, ou, ainsi que je l'ai déjà dit, à louer l'Intercolonial à une compagnie de chemin de fer qui l'exploiterait d'après un système de pourcentage sur les recettes, ou suivant une entente quelconque.

Il a été donné au Canada plus qu'à aucun autre pays du monde, d'après ce que j'ai pu constater, d'étudier à fond et d'élucider le grand problème de la nationalisation des industries et des grandes corporations, celui de la possession par l'Etat des lignes télégraphiques et des chemins de fer, mais il n'a pas su profiter de cette occasion favorable par suite de l'incapacité, de ce qui est encore pis que l'incapacité, de la stupidité —et je pourrais peut-être employer un terme encore plus sévère—des personnes chargées de l'exploitation et de l'administration de cette voie ferrée. L'Etat possède l'Intercolonial dont le parcours s'étend d'Halifax à Montréal ; il est aussi propriétaire du chemin de fer qui traverse dans toute sa longueur l'île du Prince-Edouard et qui se prolonge jusqu'à Saint-Jean (N.-B.). La construction de l'Intercolonial était une des principales conditions d'un pacte, d'un traité solennel conclu avec la population des Provinces maritimes lors de leur entrée dans la confédération. Nous avons accompli parfaitement nos obligations sous ce rapport, et quel résultat avons-nous obtenu ? L'état de choses que nous déplorons est dû à la mauvaise administration des intéressés eux-mêmes, puisque c'est un représentant de cette partie du pays, appuyé par presque tous les députés des Provinces maritimes, qui a la haute direction de cette administration.

Il semblerait qu'un chemin de fer dont l'exploitation devrait se faire à l'avantage de l'Etat pourrait échapper à cette domination que la population de cette partie du pays voudrait exercer soit par un de ses représentants, soit par toute autre personne. Il importe, en effet, aux Provinces maritimes et au reste du pays de s'intéresser à ce que les hommes qui administrent les voies ferrées de ces provinces procèdent avec économie et qu'ils travaillent dans l'intérêt bien entendu de la population. Voilà ce qui ferait plaisir au peuple.

On aime à voir un ministre, bien qu'on puisse envier sa position, administrer avec économie les affaires de son département. Nous avons plaisir aussi à constater qu'une propriété de l'Etat est administrée suivant les principes justes et convenables. Aujourd'hui, l'administration de l'Intercolonial devient un empêchement à la solution de cette question, l'une des questions les plus sérieuses qui préoccupent l'attention de tous les pays : est-il possible pour l'Etat d'administrer et d'exploiter d'une manière économique et convenable le domaine public, les chemins de fer et les lignes télégraphiques ? Je réponds dans l'affirmative. Je dis qu'un service civil efficace, dirigé convenablement par un chef capable, occasionnera peut-être un peu plus de dépenses dans

l'administration d'une voie ferrée, mais que, par contre, toutes les fournitures destinées à un chemin de fer de l'Etat pourraient être achetées à un prix aussi minime que celui payé par les autres chemins de fer du pays. Quand j'étais à la tête de l'administration de l'Intercolonial, nous achetions toutes nos fournitures à un prix aussi bas que celui payé par n'importe quelle compagnie de chemin de fer. Les manufacturiers et les industriels aiment mieux traiter avec le gouvernement qu'avec des sociétés particulières. Les fournisseurs savaient qu'ils seraient bien traités et, s'il y avait divergence d'opinion entre le gouvernement et un fournisseur quant à la façon dont avait été remplie la commande faite à ce dernier, ou quant à la qualité des effets vendus, qualité déterminée d'après une série de prix établie pour l'Intercolonial, nous avions toujours à notre disposition un moyen de régler cette difficulté ; nous envoyions l'article, objet de la soumission, à la faculté des sciences de l'université McGill, de Montréal, et nous lui demandions de faire un rapport sur la qualité de cet article. Dès que ce rapport nous parvenait, toute difficulté disparaissait, car le fournisseur savait que ce rapport était parfaitement honnête. J'espère que le système que j'ai énauguré ou qu'on avait peut-être établi avant moi, à propos de l'Intercolonial, sera encore mis en vigueur.

Ce qui seul peut sauver l'Intercolonial, c'est une administration efficace exercée par une commission ou basée sur d'autres principes que ceux actuellement appliqués; ou bien encore, c'est de placer à la tête de cette exploitation un homme qui n'est pas des Provinces maritimes et qui verra à ce que l'Intercolonial soit administré comme il doit l'être. Voilà le seul espoir qui nous reste sous ce rapport, et la population de cette partie du pays devrait insister sur ce point. Le sentiment populaire est aujourd'hui tellement prononcé que les habitants du Canada ne veulent plus payer à compte du capital ou à compte des dépenses ordinaires l'entretien et l'exploitation d'un chemin de fer dont les dépenses excèdent de $7,000,000 ou $8,000,000 les recettes. Le parti qui aura pour programme d'enlever au Gouvernement, par un moyen ou par un autre, la haute main sur ce chemin de fer, sera approuvé par le peuple de ce pays.

Il est donc du devoir des représentants des Provinces maritimes d'insister sur l'opportunité d'exploiter avec économie ce chemin de fer. Je n'ai pas de confiance dans l'administration de l'Intercolonial par une commission. Je partage assez complètement l'opinion exprimée par mon honorable ami de York-est (M. Maclean). Je crois que le temps n'est pas éloigné où la question de laisser au Gouvernement le droit exclusif de déterminer le tarif de transport des marchandises et des voyageurs par les chemins de fer deviendra un des articles essentiels de la politique canadienne. Pourquoi ? Nous donnons à certaines sociétés certains pouvoirs; nous agissons ainsi dans l'intérêt public, et nous conservons toujours notre droit de surveillance absolue et complète. Quand les besoins du public exigent un changement dans cet état de choses, les représentants du peuple ont le droit d'accomplir cette réforme. S'il existe un mal, il est du devoir de ceux qui sont à la tête des affaires du pays de faire disparaître l'injustice dont on se plaint.

Je ne veux pas discuter plus longuement ce sujet. Je regrette l'absence de l'honorable ministre des Chemins de fer. Je crois que la Chambre avait le droit de s'attendre à ce qu'il fût présent ici. Il eût fait preuve d'une simple courtoisie à mon égard si, puisqu'il savait que je devais répondre à son discours, il avait assisté à cette séance. Je me suis appliqué surtout à réfuter les déclarations de l'honorable ministre. Je me serais appesanti davantage sur certaines de ses déclarations, si mon honorable ami eût été présent. Ainsi, à propos de la lettre de sir Thomas Shaughnessy, il a essayé de faire croire à tort au peuple et au Parlement qu'il s'efforçait d'appliquer dans la gestion de l'Intercolonial la méthode de comptabilité adoptée par le chemin de fer canadien du Pacifique ; cependant, les livres mêmes de l'Intercolonial et le rapport de l'auditeur général démontrent précisément le contraire de ce qu'a affirmé l'honorable ministre.

Cette discussion a bien son intérêt en dépit de ce qu'on pourrait inférer de l'absence du ministre des Chemins de fer. Quelles sont les questions les plus importantes qui nous sont soumises ? Elles sont relatives aux dépenses et aux déficits de l'Intercolonial, au Transcontinental et à l'industrie des transports en général. L'honorable ministre n'a pas jugé que ces deux dernières questions valaient la peine d'être mentionnées, de même qu'il n'a pas considéré que ce débat sur les points mentionnés dans son propre discours, fut assez important pour l'engager à assister à cette séance. A mon avis, il ne traite pas le Parlement comme il devrait le faire.

M. HANCE J. LOGAN (Cumberland) : Monsieur l'Orateur, je sollicite l'indulgence de la Chambre pour quelques instants seulement, et comme il y a déjà quelque temps que je n'ai pas réclamé cette faveur, j'espère qu'on me l'accordera d'assez bonne grâce.

Monsieur l'Orateur, nous avons enfin découvert quelle est la politique du parti conservateur au sujet de l'Intercolonial, de ce grand chemin de fer qui a pour nous, particulièrement pour la population des Provinces maritimes, une importance si considérable. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) qui fut si longtemps ministre des Chemins de fer, lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, doit naturellement énoncer avec toute l'autorité voulue

la politique de l'opposition au sujet de cette voie ferrée. Je dois donc envisager les déclarations de l'honorable député comme exprimant l'opinion des membres de la gauche, comme faisant connaître l'attitude qu'entend suivre le parti libéral-conservateur.

Cependant avant de répondre aux principaux points soulevés par l'honorable député que nous venons d'entendre, il me sera permis, je l'espère, de dire que les observations faites par l'honorable représentant de Lanark-sud à l'adresse de l'honorable ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Emmerson), sont, à mon avis, quelque peu injustes. Je ne crois pas qu'il ait raison de se plaindre de ne pas voir ici, cet après-midi, l'honorable ministre des Chemins de fer. Celui-ci a toujours rempli avec assiduité ses devoirs ministériels. Aujourd'hui même, des affaires publiques qu'il n'a pu facilement laisser de côté l'ont appelé ailleurs. Je suis cependant certain que si l'honorable ministre avait su que mon honorable ami (M. Haggart) énoncerait, aujourd'hui, la politique que son parti entend suivre, il aurait été prêt même à négliger l'intérêt public pour être présent ici afin d'entendre cette critique contre l'Intercolonial, contre le réseau des chemins de fer de l'Etat que les conservateurs ont prolongé et qu'ils devaient étendre jusqu'à la baie Georgienne ; il eût tout laissé là pour entendre cette condamnation tombée des lèvres de l'honorable député de Lanark-sud, qui s'est servi de termes très sévères ; il aurait entendu aussi l'honorable député dire que son opinion était encore plus accentuée que le langage dont il se servait. Mon honorable ami a parlé de ce chemin de fer comme d'un gouffre où s'engloutirait les deniers publics. Il s'agit pourtant de ce chemin de fer que l'honorable député de Lanark-sud se proposait de prolonger jusqu'à la baie Georgienne.

L'honorable préopinant a condamné le Gouvernement qui s'est servi de l'Intercolonial pour transporter gratuitement du foin dans les Provinces maritimes afin de porter secours à la population aux abois par suite du manque complet de ce fourrage. Il a dit que les ministres n'avaient pas le pouvoir de rendre un décret autorisant ce transport gratuit. J'ai le regret de dire que dans tous ses discours sur des questions relatives aux chemins de fer, mon honorable ami fait preuve d'un particularisme outré ; pour lui, il n'y a que la province d'Ontario. Lorsqu'il y a quatre ou cinq ans, les Provinces maritimes ont expédié gratuitement du charbon aux municipalités d'Ontario, l'honorable député n'a pas mis en doute la constitutionnalité du décret en conseil rendu alors. Jamais nous ne l'avons entendu dire un mot quand c'était la province d'Ontario qui bénéficiait de ces transports gratuits. Lorsqu'il existe dans la partie septentrionale de la Nouvelle-Ecosse et à l'île du Cap-Breton un état de choses qui réclame, non seulement l'attention, mais encore l'assistance du Gouvernement, afin de sauver une grande industrie, l'honorable député se lève ici pour déclarer que l'action du Gouvernement n'est pas conforme à la constitution et que les ministres n'auraient pas dû agir comme ils l'ont fait.

Monsieur l'Orateur, un chemin de fer appartenant à l'Etat doit remplir d'autres fins que celles auxquelles sont assujettis les chemins de fer appartenant à des compagnies particulières. L'Intercolonial est la grande voie de communication entre les parties les plus éparses du Dominion. Dans l'esprit de ceux qui l'ont construit, ce chemin de fer ne devait pas être une entreprise commerciale, mais bien plutôt servir à relier les provinces qui ont formé d'abord la confédération et à réunir plus étroitement leur population. L'honorable député (M. Haggart) a dit que l'Intercolonial pour lequel nous avons dépensé plus de $80,000,000, avait été une entreprise désastreuse au point de vue financier. Il déclare, en effet, que nous ne pourrions vendre demain ce chemin de fer $25,000,000. Non seulement mon honorable ami se montre illogique, mais il ne se rend pas compte de cette inconséquence qui devrait sauter aux yeux du public. Son parti a prêché la nationalisation des chemins de fer. Il s'est présenté, il y a un an ou deux, aux électeurs de ce pays en invoquant cette théorie. Aujourd'hui, il nous dit que l'Etat possède un chemin de fer qui a coûté $80,000,000 et pour lequel il ne se saurait trouver acquéreur à plus de $25,000,000. Réjouissons-nous donc d'avoir épargné au pays une perte considérable en ne construisant pas aux frais de l'Etat un chemin de fer dont le parcours aurait été quatre ou cinq fois plus considérable que celui de l'Intercolonial.

Mon honorable ami trouve grandement à redire de ce qu'on a porté au compte du capital certains item et, à ce sujet, il énonce un autre principe. Qu'il soit bien connu d'une extrémité à l'autre du Canada que le grand expert de l'opposition en matière de chemins de fer déclare que nous ne devrions plus dépenser un seul dollar du capital pour l'Intercolonial, que si nous n'avons pas un excédent de recettes, nous ne devrions plus dépenser un sou pour améliorer ce réseau. Il s'attaque aux item portés au compte du capital. Mais si l'on feuillette le rapport du ministère des Chemins de fer alors que l'honorable député avait la direction de ce dernier, on constatera que ces item dont il se plaint aujourd'hui parce qu'ils sont portés au compte du capital, se trouvaient mentionnés dans ce même compte en ce temps-là.

Qu'on lise le rapport déposé par l'honorable ministre des Chemins de fer, il y a quelques jours à peine, ainsi que le rapport du gérant général aux pages où il est question des dépenses imputables sur le capital, qu'on feuillette à nouveau le rapport que le même gérant général faisait, il y a douze ans, et l'on constatera facilement que les mêmes item sont portés au même compte. L'hono-

rable député sait autant qu'il est convaincu de sa propre existence, qu'il faut pour l'Intercolonial un compte imputable sur le capital et que plus le pays se développe et grandit, plus il devient nécessaire de construire de nouveaux embranchements, de nouvelles voies d'évitement et de fournir de nouveaux et plus complets avantages de transport aux expéditeurs et aux voyageurs; le pays pour acquiter le coût de ces améliorations et de ses nouvelles ramifications doit l'imputer sur le capital. Voilà la pratique suivie par les propriétaires, gouvernements ou compagnies particulières, de tous les chemins de fer du pays. L'honorable député de Lanark-sud affirme qu'il faudrait cesser de grever en quoi que ce soit notre capital, et que nous n'aurions pas dû, l'an dernier, faire des dépenses imputables sur ce compte. Mais si nous avions agi autrement, nous n'aurions pu dépenser un sou ; cela saute aux yeux, car nos recettes ne balançaient pas nos dépenses. Il prétend donc que nous n'aurions dû, l'an dernier, dépenser un seul sou du capital. Eh bien, monsieur l'Orateur, si nous jetons les yeux sur les item des dépenses portés au compte du capital, nous nous demanderons avec surprise comment nous aurions pu exploiter ce chemin de fer, l'an dernier, en n'imputant pas sur le capital une dépense considérable. Ainsi, par exemple, au cours du dernier exercice, nous avons acheté à même notre capital pour $1,300,000 de matériel roulant.

Evidemment l'honorable député n'a pas visité les Provinces maritimes, il ne s'est pas rendu à la Nouvelle-Ecosse, car autrement il saurait que toute la population habitant les districts traversés par l'Intercolonial n'a qu'une voix pour réclamer un matériel roulant plus complet, un plus grand nombre de voitures et de wagons. Des gens se rendent aux bureaux du chemin de fer pour y demander des wagons afin d'expédier leur foin, leur farine et leur charbon. L'exploitation des houillères est suspendue quelquefois des semaines durant, par suite des difficultés qu'on éprouve d'obtenir le nombre de wagons nécessaires au transport du produit des mines de la Nouvelle-Ecosse. Je le répète, l'an dernier, nous avons dépensé $1,300,000 pour l'achat de matériel roulant. Celui-ci est encore insuffisant, mais si mon honorable ami avait ses coudées franches, nous ne pourrions dépenser un seul sou à même le capital, nous n'aurions pas un seul wagon, nous ne pourrions acheter une seule locomotive, ni faire construire la moindre voie d'évitement ; en résumé, nous ne jouirions d'aucune de ces améliorations mentionnées dans le rapport du gérant sur l'exploitation de l'Intercolonial.

Je ne puis, monsieur l'Orateur, prendre au sérieux l'honorable député quand il prétend qu'au fur et à mesure que le pays se développe nous ne devrions plus dépenser d'argent pour l'amélioration de l'Intercolonial et imputer cette dépense sur le capital. Je ne crois pas devoir discuter plus au long les propositions avancées par l'honorable député. Je dois dire qu'il s'est montré extravagant dans son langage. Sans m'y arrêter en aucune façon, je rappellerai, cependant, que mon honorable ami s'est plaint de ce que l'honorable ministre (M. Emmerson) n'achetait pas de traverses pour l'Intercolonial. Je suis certain que l'honorable député est mal renseigné sur ce point. En effet, je sais parfaitement qu'à l'heure qu'il est on achète un grand nombre de traverses, en dépit des efforts de mon honorable ami pour nous faire croire que le ministre des Chemins de fer travaille à enrayer l'exploitation du réseau au cours de l'exercice 1905-1906, dans le but de pouvoir montrer à la Chambre le résultat le plus magnifique de l'exploitation de l'Intercolonial. Mais avant de laisser là notre honorable collègue, je veux faire allusion à une observation qu'il a faite en disant que l'Intercolonial ne servait, aujourd'hui, ni plus ni moins que d'un engin électoral.

Des VOIX : Parfaitement !

M. LOGAN : Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, que les députés qui connaissent les faits voudront partager cette opinion. S'ils avaient habité, en 1896, un district traversé par l'Intercolonial, ils auraient connu ce qu'est réellement un engin électoral. Ils auraient constaté qu'à cette époque, on transportait les électeurs à pleins wagons aux différents arrondissements électoraux. Ils auraient vu, comme je l'ai vu de mes yeux, qu'on distribuait des paquets de permis de circulation ne portant même pas de nom. Les agents ne prenaient pas la peine de remplir les blancs. Ils se contentaient de télégraphier : Je vous envoie 2,500 " shingles "—c'est-à-dire permis de circulation—pour les électeurs qui doivent être transportés d'une partie du pays à une autre, pour voter en faveur du gouvernement conservateur. Pourtant mon honorable ami était alors ministre des Chemins de fer. Il sait qu'à l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir cette question a fait le sujet d'une enquête où les témoins étaient assermentés; il connait aussi bien que moi que ce que j'affirme a été prouvé jusqu'à l'évidence par ces témoins. Il n'ignore pas que d'un bout à l'autre de l'Intercolonial, des permis de circulation ont été expédiés par paquets dans toutes les directions et qu'on a ainsi transporté des électeurs d'un bout du pays à l'autre.

M. L. R. BORDEN : L'honorable député a-t-il jamais entendu des témoignages donnés à cet égard ?

M. LOGAN : Non seulement je les ai entendus, mais j'ai lu le recueil qui les contient.

M. R. L. BORDEN : J'ai demandé à deux ou trois reprises différentes le dépôt de ces documents, mais rien n'a encore été fait dans ce sens.

M. LOGAN : Je dois dire qu'il doit exister certaine différence entre mon honorable ami (M. R. L. Borden) et moi, puisque j'ai lu les dispositions en question. Même si je n'avais pas eu cet avantage, je pourrais invoquer le témoignage de tous les habitants des districts des Provinces maritimes traversés par l'Intercolonial, pour prouver que les faits que j'avance sont exacts, oui, absolument exacts.

M. HAGGART : A quels témoignages faites-vous allusion ? Je n'en ai jamais entendu parler avant aujourd'hui.

M. LOGAN : Je veux parler du témoignage de M. David Pottinger, gérant général de l'Intercolonial, de M. George M. Jarvis, le surintendant actuel de ce chemin de fer, et de ceux d'autres fonctionnaires de l'Intercolonial.

Eh ! monsieur l'Orateur, dans la ville même où je demeure, des gens ont avoué avoir reçu, alors que les conservateurs étaient au pouvoir des livrets de permis de circulation en blanc et ne contenant que cette mention. " Laissez passer John Brown et vingt-cinq autres personnes ". Et mon honorable ami ose parler d'engin électoral !

Une VOIX : Citez des noms.

M. LOGAN : Depuis plus de dix ans, j'ai représenté une division électorale traversée par l'Intercolonial et cela sur un grand parcours, par la voie principale même et par la ligne courte, et je parle avec une connaissance parfaite des faits lorsque j'affirme que j'ignore si un simple permis de circulation d'aucune espèce où d'aucune description a été fourni par le ministre des chemins de fer, je parle de l'ancien ministre (M. Blair) et de l'honorable ministre actuel (M. Emmerson) à un seul de mes amis ou à un seul partisan du Gouvernement, dans le but de l'influencer le jour de l'élection, ou dans aucune autre circonstance. Je crains que certaines gens dans cette partie du pays croient que l'Intercolonial n'est simplement qu'un engin politique. Je dois dire que l'Intercolonial est le chemin de fer avec lequel les compagnies de voies ferrées éprouvent le plus de difficulté à effectuer des raccordements.

Aujourd'hui, on n'accorde plus comme autrefois des permis de circulation et il n'est pas possible pour un homme d'obtenir un de ces permis même pour sa femme.

Une VOIX : Pourquoi en serait-il autrement ?

M. LOGAN : Je parle d'un membre du Parlement qui se rend à Ottawa ou qui en repart. Il n'y a plus de permis de circulation. Je me rappelle que vers 1897 l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux alors qu'il n'était à la tête du ministère que depuis quelques mois, me disait un jour au cours d'une conversation sur l'administration de son département, qu'au moins un tiers de toutes les lettres qu'il recevait alors se rapportaient aux permis de circulation accordés à des personnes qui pendant les années précédentes avaient voyagé gratuitement, et qu'il avait constaté qu'environ la moitié des voyageurs transportés par l'Intercolonial avaient joui de cette faveur. Mais tout cela est maintenant chose du passé et, aujourd'hui, on n'accorde plus de permis à la simple demande d'un membre du Parlement.

M. HAGGART : Comment l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, d'après les déclarations qu'il a faites, se propose-t-il d'augmenter les recettes de l'Intercolonial, en abolissant le système des permis de circulation ?

M. LOGAN : Monsieur l'Orateur, je suis porté à croire que si un bon conservateur qui voyagerait d'Halifax à Montréal gratuitement, est obligé, aujourd'hui, de payer $25 pour faire le même voyage par la même voie, c'est le chemin de fer qui se trouvera à gagner cette somme. Il ne faut pas argumenter bien longtemps pour prouver cette vérité au premier venu. En faisant disparaître le système dont je parle, on met fin au gaspillage et l'Intercolonial se trouve à retirer plus de revenus ; c'est le but qui devra être atteint, si possible.

M. R. L. BORDEN : Mais il n'y a pas de gaspillage d'après vos déclarations.

M. LOGAN : Je ne parle pas de gaspillage qui existerait aujourd'hui, car mon honorable ami sait qu'il n'y a plus de coulage maintenant. Laissant là les observations de l'honorable député de Lanark-sud sur cette politique dont il nous a parlé, je dis que nous sommes aujourd'hui en face d'une agitation qui se propage dans le pays et qui a pour but d'enlever à l'Etat l'exploitation de l'Intercolonial. Inutile pour nous de fermer les yeux à cette vérité et de dire que ce n'est là qu'un rêve, car on ne saurait nier qu'il existe dans ce pays, au moins en certains quartiers, un groupe de citoyens qui croient sincèrement que l'administration et l'exploitation de l'Intercolonial devraient être confiées à une commission ou que ce chemin devait être loué ou vendu à l'une ou à l'autre des deux grandes compagnies de chemins de fer du pays. Et, c'est là un des atouts dans cette partie, si je puis m'exprimer ainsi, certains amis de ces compagnies particulières et certains journaux qui sont sympathiques à ces derniers, sont prêts dans toutes les circonstances à crier bien haut que l'Intercolonial est un gouffre où nous jetons l'argent du pays sans en retirer le moindre avantage.

Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre des Chemins de fer a dans son dernier discours expliqué les raisons qui ont motivé la construction de l'Intercolonial. En 1869, alors que la population des Provinces maritimes travaillait à former une union maritime—ce qui aurait dû s'opérer—les repré-

sentants du Haut-Canada s'adressèrent à nous et nous présentèrent la branche d'olivier en nous promettant la construction d'un grand chemin de fer intercolonial. Ils nous dirent : Joignez-vous aux autres provinces du Canada ; unissez-vous à nous et nous vous construirons une grande voie ferrée pour l'avantage de vos populations.

La population des Provinces maritimes crut à la parole de ces envoyés, s'empressa d'accepter leurs promesses et décida de se rendre à leur demande relativement à l'union. Tout ce que nous demandons maintenant dans les Provinces maritimes, c'est que les conditions qui nous ont fait accepter la confédération soient respectées et qu'on remplisse toutes les promesses qui nous ont été faites. La confédération n'a pas apporté à ses provinces tout le bien qu'elles en espéraient. Dans le passé, nous avions de grands entrepôts de distribution dans les différentes villes de nos Provinces maritimes ; notre commerce était considérable et prospère. Aujourd'hui, la concurrence a ruiné pour ainsi dire ces grands entrepôts. D'où vient cette concurrence ! Des Etats-Unis ou des autres pays étrangers ? Non, elle vient des provinces du Canada supérieur. Qui l'a rendue possible? Ce sont les tarifs de transport exagérément bas par voie de l'Intercolonial. Cependant on entend les gens dire que la population des Provinces maritimes est égoïste, qu'elle se montre sordide lorsqu'il s'agit du tarif de transport des marchandises. Eh bien, je veux faire remarquer à ces personnes-là que l'abaissement énorme du tarif de transport sur l'Intercolonial n'est pas un avantage pour les habitants des Provinces maritimes mais pour celui des autres parties du Canada. Notre commerce a souffert jusqu'à un certain point de cette concurrence âpre et couronnée de succès qui nous venait des autres provinces. Mais, aujourd'hui, nous ne nous plaignons pas de cet état de choses. Nos marchands se sont livrés à d'autres genres de commerce, et je suis heureux de dire que grâce à leur esprit d'entreprise et à leur énergie, ils ont pu trouver une compensation raisonnable. Mais, monsieur l'Orateur, nous demandons avec instance que l'Intercolonial continue à être exploité par l'Etat, non pas parce que ce chemin de fer peut nous être avantageux au point de vue politique, car en ma qualité de représentant d'un comté où le parcours de ce chemin de fer est de plusieurs milles, je puis déclarer à mes amis dans cette Chambre que si, dès demain, toutes les faveurs que le Gouvernement pourrait accorder au sujet de ce chemin de fer m'étaient retranchées, j'en serais très heureux. Je suis convaincu qu'au jour de l'élection, je serais encore plus fort que je ne le suis maintenant, si je n'avais pas à exercer la distribution de ces faveurs dans mon comté. Je verrais arriver avec bonheur le jour où les faveurs que le Gouvernement peut accorder à propos de l'Intercolonial ne dépendraient plus des représentants des comtés où passe cette ligne.

M. LENNOX : L'honorable député voudrait-il expliquer ce en quoi consiste la distribution de ces faveurs dont il est chargé?

M. LOGAN : Mon honorable ami doit connaître certainement en quoi consistent ces faveurs.

M. LENNOX : Il serait intéressant de connaître ces détails.

M. LOGAN : L'honorable député peut répondre parfaitement à la question qu'il me pose. Il sait, par exemple, que si le chef d'une équipe de cantonniers meurt ou est congédié, le Gouvernement demandera au représentant de la division électorale où demeure la personne en question, si ce représentant se trouve en sympathie d'idées avec le Gouvernement, de lui proposer quelqu'un pour succéder à cette personne. Il ne s'ensuit pas que celui qui sera désigné obtiendra l'emploi vacant par le simple fait de cette proposition, mais on lui donnera une occasion de démontrer ce qu'il peut faire, et s'il est capable de remplir cet emploi, ses services seront retenus.

M. LENNOX : Est-ce là tout?

M. LOGAN : La même règle s'applique quand il s'agit d'autres situations sur ce chemin de fer. L'honorable député (M. Lennox) sait aussi bien que moi que le seul moyen qui permet au Gouvernement de retenir les services de certaines personnes, c'est de demander aux représentants intéressés de proposer ces personnes. . .

(Des voix : Oh !)

M. LOGAN : Il est évident que nos adversaires ne sont pas étonnés de cet état de choses. Moins ils parleront des faveurs obtenues du Pacifique-Canadien et des avantages qu'ils ont de ce chemin de fer, le mieux ce sera pour eux, peut-être. Mais qu'il ne soit pas question du chemin de fer Pacifique-Canadien ou du Grand-Tronc dans le débat actuel ; ne nous nous occupons que de l'Intercolonial qui fait le sujet de la discussion, aujourd'hui. J'ai déjà dit que la construction de l'Intercolonial avait pour but de cimenter la confédération. Je ne fatiguerai pas la Chambre en refaisant l'historique de ce chemin de fer et en rappelant comment il a été bâti sur le bord de la baie des Chaleurs et dans la partie nord du Nouveau-Brunswick. Nous savons tous que cette voie ferrée a été construite pour des raisons d'ordre politique et militaire et non pas pour des fins commerciales. Il faut donc prendre tel qu'il est cet état de choses. Il nous faut tenir compte de la longueur de la traction de l'Intercolonial comparée à celle des autres chemins de fer dont la ligne est plus directe à certains points où s'exerce la concurrence, et du tarif abaissé du chemin de fer de l'Etat, quand nous voulons faire

valoir les avantages de l'Intercolonial. On demandera peut-être quelle est la cause de cet abaissement de tarif de transport. Je puis peut-être répondre à cette question. Avant la confédération, nous avions à la Nouvelle-Ecosse, un petit chemin de fer et il s'en trouvait un autre au Nouveau-Brunswick ; quand ces voies ferrées devinrent des parties de l'Intercolonial, en l'absence de document écrit, il fut entendu du moins que les tarifs de transport alors établis seraient maintenus à l'avenir. Voilà pourquoi, depuis cette date jusqu'à présent, malgré l'augmentation des dépenses de l'Intercolonial, les taux de transport n'ont pas été modifiés. L'honorable député (M. Haggart) a dit que M. Blair avait augmenté le tarif de transport. Oui, lorsqu'il s'agissait d'item insignifiants, mais il n'en est pas moins vrai que, règle générale, les tarifs n'ont pas été augmentés sur l'Intercolonial depuis qu'il a été construit, il y a trente ans. On peut avoir modifié la classification, mais on n'a pas élevé d'une façon sensible le tarif de transport.

Monsieur l'Orateur, ce serait une erreur de penser que les populations des Provinces maritimes soient les seules à bénéficier de l'abaissement des prix de transport; car, en effet, on estime que les tarifs du trafic local sont fort peu élevés. En réalité, l'abaissement excessif des prix de transport sur l'Intercolonial tourne directement à l'avantage du commerce provincial et les provinces de l'Ouest en recueillent le bénéfice. En outre, l'Intercolonial doit subir la concurrence des voies fluviales, à presque tous les points de sa route; or, ceux qui sont versés dans les questions d'exploitation des chemins de fer le savent parfaitement, les transports par eau constituent une concurrence redoutable et tendent peut-être plus que tout autre facteur à l'abaissement des tarifs de chemins de fer. Puis, il ne faut pas oublier que le chemin de fer canadien du Pacifique fait une active concurrence à l'Intercolonial entre Montréal et Saint-Jean, et que nous versons une importante subvention annuelle à cette compagnie pour l'exploitation de sa voie ferrée. Finalement, il existe, sur la route de l'Intercolonial une certaine étendue de territoire où cette voie ferrée ne récolte absolument aucun trafic rémunérateur.

M. FOWLER : L'honorable député voudrait-il bien nous indiquer les points de la route de 'Intercolonial où cette disette de trafic se fait sentir ?

M. LOGAN : Que l'honorable député parcoure la ligne entre la Rivière-du-Loup et Moncton et il constatera par lui-même le fait, sans qu'il soit besoin de lui signaler ces endroits.

M. FOWLER : Fort bien, nous y reviendrons.

M. LOGAN : J'ai signalé quelques-unes des difficultés qui se dressent aujourd'hui devant l'administration de l'Intercolonial. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) a établi la comparaison entre la situation de l'Intercolonial en 1896 et sa situation actuelle. Certes, monsieur l'Orateur, si la situation actuelle était identique à celle de 1896; si l'échelle des salaires payés aux employés de l'Intercolonial était resté stationnaire, depuis l'époque où l'honorable député détenait le portefeuille des chemins de fer, nous serions en mesure d'inscrire un fort respectable excédent au budget de cette voie ferrée. Vers 1903, M. Pottinger, le directeur de l'Intercolonial, qui exerçait la même charge sous le régime précédent, déclarait que si l'échelle des salaires payés aux employés en 1896 eut été aussi élevée qu'en 1903, le budget de cette administration eût accusé une augmentation annuelle de $1,000,000.

Les députés de la gauche se répandent en récriminations au sujet des dépenses qu'entraîne l'exploitation de l'Intercolonial. Veulent-ils donc réduire le chiffre des salaires payés aux employés de cette administration ?

(Une voix : Oui.)

M. LOGAN : J'entends une voix qui répond affirmativement. Je ferai observer à l'honorable député qu'il est facile de se prononcer dans ce sens ici ; mais il n'oserait répéter la même chose dans les Provinces maritimes, et à coup sûr, le chef de l'opposition s'en garderait bien. Comparons le chiffre des salaires payés en 1896 avec le taux actuel. Ainsi, à cette époque, les conducteurs de trains touchaient un maximum de $2.50 et un minimum de $1.90. Aujourd'hui, le maximum est de $3.25 et le minimum, de $2.50. Les salaires que touchent les facteurs, les serre-freins et les cantonniers ont subi un relèvement à peu près similaire. En 1896, la totalité des salaires attribués à une partie du personnel des trains et cantonniers s'élevait au chiffre de $225,000 tandis que, l'année dernière, la totalité des salaires touchés par la même catégorie d'employés a été supérieure à $651,000, soit près du triple du chiffre primitif.

Il est certaines limites qu'on ne saurait dépasser dans la réduction des frais d'exploitation de l'Intercolonial. L'année dernière on le sait, a été une année de nature tout à fait exceptionnelle. Il nous a fallu faire face à une situation qui ne se représentera peut-être jamais. Pendant plus de deux mois, tout le mouvement commercial sur la voie ferrée a été paralysé par de violentes tempêtes. A d'autres égards, cette année a vu se grossir les frais d'exploitation de la voie ferrée. Quand les honorables députés prêchent l'économie et la réduction des frais d'exploitation, ils oublient qu'il nous faut débourser quatre à cinq millions de dollars en salaires. D'autre part, le personnel employé aux différents services de la voie ferrée estime qu'il est insuffisamment rétribué. Certes, ces em-

ployés touchaient des salaires insuffisants en 1896, alors que les journaliers recevaient à peine 80 centins ou un dollar par jour et les cantonniers $1.15 par jour. Aujourd'hui le salaire de ces employés oscille entre $1.30 et $1.50 par jour. Prétend-on que la rétribution accordée aux autres catégories d'employés soit excessif ? Est-ce que le traitement du personnel attaché aux bureaux, y compris le directeur de l'administration, est trop élevé ? J'affirme sans hésiter que le chiffre du traitement accordé au directeur de l'Intercolonial est inférieur à celui attribué à tout autre directeur de chemin de fer au Canada, de 500 milles de longueur ; et quant aux traitements accordés aux autres officiers, ils ne sont nullement exagérés, et j'affirme qu'ils défieraient toute critique, quel que fût le régime d'économie qu'on pourrait inaugurer dans les services de l'Intercolonial.

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

## Reprise de la Séance.

M. LOGAN : Avant la suspension de la séance, j'ai rappelé le fait que M. Pottinger, le directeur de l'Intercolonial avait déclaré dans un rapport, que si l'échelle des salaires payés en 1903 eut été en vigueur en 1896 et appliqué au même nombre d'hommes, le budget des dépenses de cette administration eut accusé une augmentation de plus de $1,000,000, ou pour être plus précis, de $1,-075,000. Or, depuis 1903, l'échelle des salaires a subi un nouveau relèvement ; aussi bien puis-je affirmer, sans crainte de contradiction, que si l'échelle des salaires de 1896 eût été en vigueur l'année dernière, le budget des frais d'exploitation de la voie ferrée eût accusé une diminution de $1,500,-000. Voilà qui explique, dans une large mesure l'énorme gonflement des frais d'exploitation de l'Intercolonial. Ici, je veux poser une question à ces honorables députés qui prétendent que la gestion de cette voie ferrée est marquée au coin d'une folle prodigalité : abaisseraient-ils l'échelle des salaires s'ils se trouvaient en lieu de le faire? Le chiffre de ces salaires, prétend-on, est exagéré. Comme je suis au courant de cette question des salaires, j'oppose une dénégation catégorique à cette affirmation. Voyons, qu'y a-t-il d'exagéré à accorder à un jeune homme employé, à titre de commis dans un bureau, attaché au service des marchandises, un salaire mensuel de $40, à même lequel il doit pourvoir à son entretien et à celui de sa femme et de ses enfants ? Et ce cantonnier qui travaille, de longues heures durant, dont le labeur est aggravé et par la chaleur torride de l'été, et par les terribles tempêtes de l'hiver, lui accorde-t-on un salaire exagéré en lui payant $1.50 de rétribution ? Et quant au personnel de traction, est-ce trop rémunérer ces employés que de leur allouer $3 et $3.27 par jour à eux qui sont appelés, à toute heure du jour et de la nuit, à risquer leur vie sur les convois de chemins de fer ? Est-ce un gaspillage de deniers publics que de payer $1.75 ou $2 de salaire à d'habiles mécaniciens dans les ateliers de réparation à Moncton ? Eh bien ! si c'est là du gaspillage, si j'étais ministre des Chemins de fer et des Canaux, je me rendrais volontiers coupable de ce crime. Non, il n'y a rien d'exagéré dans le chiffre des salaires payés par l'administration de l'Intercolonial à son personnel, tant à celui des bureaux qu'aux cantonniers chargés d'entretien de la voie, et il serait difficile de pratiquer davantage l'économie ou de rogner les dépenses de l'Intercolonial, en ce qui concerne l'échelle des salaires.

Vient ensuite l'article du combustible, une source de dépenses considérables. C'est une question vivement agitée que celle de la houille, et celle des coalitions commerciales entre les négociants, ainsi que les prix élevés payés par l'administration de l'Intercolonial pour cet article. L'année dernière, je crois, nous avons payé $3.15 la tonne, non pas pour de la houille ordinaire, mais pour la meilleure houille, et cela en présence des inspecteurs du Gouvernement qui assistent à l'opération, afin de s'assurer que c'est le meilleur produit de la mine. Les consommateurs ordinaires paient la même houille $4 et $5.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui, on en conviendra, n'est guère susceptible de se laisser influencer par des considérations étrangères, paie autant, pour la houille utilisée sur sa division de l'Atlantique, que le fait l'administration de l'Intercolonial. Au dire des journaux et s'il faut ajouter foi aux rumeurs, la compagnie du Grand-Tronc se procure sa provision de houille à Montréal, à meilleur marché que ne fait l'administration de l'Intercolonial, sur le carreau même de la mine. Mais ici, il faut faire une distinction : la houille achetée par la compagnie du Grand-Tronc est le produit commun, tel qu'extrait du puits et chargée dans le wagon. La houille achetée par l'administration de l'Intercolonial est passée au crible, sous la surveillance immédiate des officiers du Gouvernement. Il est demandé des soumissions pour la fourniture de la houille. Tous les propriétaires de houillères du Canada oriental sont invités à transmettre la liste de leurs prix. L'année dernière, le Gouvernement n'a pas même accepté la soumission du concurrent qui avait offert le rabais le plus considérable ; mais il a offert d'acheter la houille à un certain prix fixe et définitif. Les compagnies de houille temporisèrent, mais finalement, consentirent à accepter le prix fixé, bien qu'elles prétendent et se fassent fort de prouver que ce prix est inférieur à celui obtenu des sociétés ordinaires. Voilà donc un article de dépense qui, à mon avis, ne saurait légitimement prêter à la censure. Et à quel chiffre s'élèvent ces frais de

houille ? A près de $1,250,000, cette année. Si l'on veut rogner davantage cet article de dépense, l'économie, j'en suis convaincu, ne pourrait aboutir qu'à un seul résultat ; l'abaissement des gages payés aux mineurs en Nouvelle-Ecosse. Vous demandez à grands cris la diminution du prix de la houille : entendez-vous par là réduire le salaire des mineurs en Nouvelle-Ecosse, eux qui sont obligés de descendre dans les entrailles de la terre et de risquer leur vie, durant les longues heures où ils sont privés de la lumière du soleil? Si c'est là votre pensée, jamais un gouvernement libéral comme celui-ci ne saurait souscrire à pareille proposition. En dehors de ces deux articles, les $4,000,000 affectés aux salaires et les $1,250,000 à la houille, il ne reste guère de champ pour de l'économie. Mais, s'écrie-t-on, votre compte d'impressions et d'annonces est trop élevé. Ce compte atteint le chiffre de $50,000, cette année. C'est un chiffre inférieur à la dépense effectuée par les compagnies de chemins de fer, au Canada. On ne saurait ouvrir un seul journal, dans une localité quelconque du pays, sans y trouver de volumineuses annonces de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Mais, admettant même qu'il se fasse trop de réclame et que le compte des impressions se grossisse trop, on avouera que ce crédit de $50,000 ne se prête guère à l'exercice de l'économie.

Nous versons une somme annuelle de $140,000 à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à titre de loyer, par suite d'une convention intervenue avec le Parlement. Nous sommes liés par ce traité et il n'y a pas la moindre économie à faire ici. Pour les services de bac, nous payons environ $70,000, chiffre qui n'a rien d'exagéré, on en conviendra, et qu'il serait assez difficile de rogner. Voici donc à quoi se résume la question : s'il faut réaliser quelque économie dans les frais d'exploitation de l'Intercolonial, c'est dans les achats effectués par l'administration pour les fournitures de la voie ferrée. S'il fallait ajouter foi à certains racontars, les achats des fournitures administratives seraient tout bonnement accordés aux favoris du Gouvernement. L'ex-ministre des Chemins de fer nous a fait observer, cet après-midi, que tout le monde désire avoir la clientèle de l'Etat, et j'abonde absolument dans le sens de cette assertion. Certains individus tiennent si fort à compter le Gouvernement parmi leurs acheteurs que dans leurs soumissions pour la vente des marchandises au Gouvernement, ils offrent un rabais plus considérable que le prix de vente ordinaire.

Je l'affirme de nouveau, de toutes les compagnies de chemins de fer au Canada, l'administration de l'Intercolonial est celle qui achète ses provisions et ses fournitures au prix le moins élevé. Elle transmet des avis d'adjudications dans toutes les parties du pays, du moment qu'il s'agit d'obtenir des fournitures. Quelques-uns de ces avis ne sont pas publiés dans les feuilles publiques, mais sont transmises, dans les différentes parties du pays, aux maisons de commerce des diverses villes, avec invitation de transmettre leurs soumissions pour les fournitures, et les réponses reçues à ces avis d'adjudication, la chose est indubitable, sont favorables à l'Intercolonial. Où est donc cette incurie, cette prodigalité dont on se plaint ? Il est facile aux honorables députés de s'écrier en plein Parlement que cette administration est un gouffre et de tonner contre ce qu'ils appellent des dépenses insensées. Qu'on nous signale donc, qu'on désigne un seul article précis de dépense illégitime, et qu'on nous dise : Tenez, voici du gaspillage. Ne vous contentez donc pas de généraliser et de lancer de vagues accusations de corruption ; précisez vos faits, et indiquez-nous les réformes à effectuer, les économies à pratiquer.

L'année dernière, le ministre a supprimé le service de quelques trains. Cette économie a-t-elle reçu l'approbation des députés de la gauche et des journaux à leur dévotion ? Lorsque le ministre supprimait le service des trains desservant Sydney et que les chambres de commerce le vouaient aux gémonies, les journaux, partisans des députés de la gauche, lui ont-ils prêté main-forte ? Loin de là, les articles à sensation, les en-têtes flamboyants des journaux ont été mis à contribution avec plus de profusion que jamais, pour censurer le Gouvernement et blâmer le ministre d'avoir pris une attitude dictée par les plus chers intérêts du pays.

Lorsque le ministre supprima le service d'autres trains sur la ligne mère, cette réorme n'a pas été l'objet d'un meilleur accueil de la part de ces messieurs. C'est là le régime d'économie que s'est imposé le ministre depuis qu'il a pu ressaisir les rênes de l'administration de l'Intercolonial, et qu'il a été en mesure d'en prendre sérieusement la direction; car, assez longtemps après avoir accepté le portefeuille des chemins de fer, il s'est trouvé dans l'impuissance de prendre vraiment la haute main sur l'Intercolonial, et cela par suite de la rentrée des Chambres et autres causes, y compris les élections générales; mais depuis qu'il a été en mesure de s'occuper sérieusement de la gestion de cette voie ferrée, avec le concours d'un sous-chef fort apte à sa besogne, est-ce que les honorables députés de la gauche et leurs journaux ont cherché à signaler au ministre un abus à réformer ou à le féliciter de ses réformes, chaque fois qu'il a mis fin au coulage? Le ministre actuel des Chemins de fer mérite tendre le ministre formuler ici une observateurs. L'autre jour, j'ai été fort aise d'entendre le ministre formuler ici une observation, à l'égard de l'attitude des députés libéraux à son égard, attitude que pour mon propre compte, je suis heureux de le dire,

j'ai toujours tenue moi-même: c'est que, dans le cours des six mois écoulés depuis qu'il a inauguré ce régime, pas un seul député libéral n'a exprimé le moindre dissentiment ni cherché à lui créer des ennuis à cet égard. Pour ma part, je veux prêter main-forte au ministre des Chemins de fer. Aux membres des chambres de commerce, aux commissions qui se réunissent et transmettent des vœux, notre devoir, à nous, députés de la droite, est de dire: donnez carte blanche au ministre des Chemins de fer, attendez qu'il ait fait ses preuves; il a presque déjà fait des miracles, depuis qu'il est chargé de la direction de l'Intercolonial. Voyons ce qui en est. Durant les six premiers mois du dernier exercice financier, le déficit accusé pour le budget de l'Intercolonial atteignit le chiffre de $482,755; au cours des six derniers mois de l'exercice en cours, cette moins-value a été réduite à $71,259, et j'ajoute pleinement foi à la parole du ministre, lorsqu'il affirme que d'ici à quelques mois, il aura réussi à rétablir l'équilibre dans le budget de cette voie ferrée; et j'ajoute que lorsqu'il aura réalisé cette réforme, il devra s'en tenir là, c'est là, au moins mon avis; car, dans la pensée de ses créateurs, jamais l'Intercolonial ne devait être une ligne dont les recettes rémunéreraient le capital engagé, et jamais il n'a été fait de promesse en ce sens. A mon avis, il faut simplement viser à rétablir l'équilibre budgétaire, veiller à ce que les frais ne dépassent pas les recettes, et pour la réalisation de cette réforme, je prêterai volontiers au ministre tout l'appui possible.

Quant à faire de l'Intercolonial un réseau à exploitation lucrative, ce serait là une chose peu juste envers les populations des Provinces maritimes, et il n'y faut pas plus songer qu'à tenter d'obtenir des dividendes des capitaux engagés par l'Etat dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Nous avons cédé à cette dernière compagnie un réseau parachevé qui nous avait coûté $30,000,000 ; nous lui avons en outre, versé $25,000,000 en espèces sonnantes et octroyé 25,000,000 d'acres de terre, lesquels, au prix estimatif fort modéré de $3 l'acre, donneraient $75,000,000 de plus, soit un total de $130,000,000. Prétendons-nous, aujourd'hui, que la compagnie doive payer au Gouvernement quelque dividende sur les énormes capitaux versés dans cette entreprise. S'il est légitime que le pays paye l'intérêt des $80,000,000 engagés dans l'Intercolonial, ne serait-il pas tout aussi légitime de demander que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acquitte l'intérêt sur la vaste somme de $130,000,000 que le pays a placée dans cette voie ferrée? Nous ne formulerons jamais pareille demande, car c'est pour le développement même du Canada que nous avons engagé ces vastes capitaux dans cette entreprise. Quel est l'objectif de ces subventions accordées pour la construction des voies ferrées, dans toute l'étendue du pays ? Stimuler le développement du pays, rendre le Canada plus indépendant des autres pays, en faire une grande nation, un pays plus prospère : voilà l'objectif visé dans la dépense de ces deniers publics. Aussi, je le répète, demander à l'exploitation de l'Intercolonial qu'il le remunère les capitaux versés dans cette entreprise serait aussi peu légitime que d'exiger des dividendes de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui sillonne le continent. Il n'existe qu'un seul moyen d'obtenir des résultats plus lucratifs de l'exploitation de notre réseau d'Etat : relever le tarif du transport des marchandises. Rien de plus facile, au fond, il suffirait de puiser davantage dans le gousset des citoyens et d'inscrire un excédent au budget. Mais, à titre de représentant des Provinces maritimes, je prétends que le but visé n'a jamais été de relever le tarif du transport des marchandises, au point de faire produire à cette voie ferrée de forts dividendes. Le ministre des Chemins de fer, je le répète, a droit à toutes nos sympathies et à tout notre appui. Il a associé à ses travaux un jeune sous-ministre, qui est l'incarnation de l'activité et de l'énergie. Il s'est entouré d'hommes aux idées bien modernes, en matière d'administration de voies ferrées. Bien plus, il a mis le doigt sur la plaie, sur le point vulnérable de tout le régime administratif de l'Intercolonial : je veux dire l'absence de responsabilité.

Par le passé, ce sens de la responsabilité faisait absolument défaut ; et il n'existait que dans le sens où le directeur général était comptable envers le sous-ministre à Ottawa. Aujourd'hui, le ministre dit aux chefs des divers services, et entre autres à M. Joughins, le chef-mécanicien, à M. Burpee, l'ingénieur de la voie, à M. MacKenzie, ingénieur en chef : " Voici votre tâche, vous êtes comptables envers moi et envers le Parlement de tous vos actes " ; et c'est ainsi qu'il a réussi à créer un esprit d'enthousiame chez les officiers de l'Intercolonial, leur faisant comprendre qu'ils doivent s'identifier avec cette institution, et travailler à sa grandeur et à sa prospérité. A l'époque de la nomination du nouveau sous-chef, pendant plusieurs semaines, le ministre voyagea sur l'Intercolonial, s'arrêtant à chaque gare, examinant chaque hangar à marchandises, chaque voie de garage ; bref il parcourait la ligne d'une extrémité à l'autre, se rendant parfaitement compte de la situation et des besoins de la voie ferrée. Le député de Lanark-sud (M. Haggart) a détenu pendant nombre d'années, le portefeuille des Chemins de fer. La tradition dans les Provinces maritimes veut qu'il ait, dans une certaine circonstance, parcouru cette route, mais comment a-t-il fait le voyage ? Tout d'une traite, enfermé sous clef dans son wagon, filant à une allure de cinquante milles à l'heure. Est-ce ainsi qu'on doit surveiller les intérêts d'un grand chemin de fer ? Le ministre actuel, de concert avec le sous-chef, a consacré plusieurs

semaines à ce voyage d'études ; il a pu remédier au coulage, là où il en découvrait, et pratiquer l'économie, là où elle était praticable. Constatait-il qu'un train circulant sur la voie était une source de dépenses improductives, il supprimait ce service sans hésiter, en dépit des protestations des chambres de commerce et des journaux tories. Voilà l'attitude prise par le ministre, et il a fait preuve d'une grande force de caractère en agissant ainsi. Sous son administration, l'économie est devenue le mot d'ordre sur l'Intercolonial, et je suis en lieu de croire que c'est là une réforme durable. C'est notre devoir de prêter main-forte au ministre, dans ses efforts pour poursuivre les réformes qu'il a inaugurées, et cela afin que le succès couronne pleinement son œuvre et qu'il réussisse à faire rétablir l'équilibre dans le budget de cette institution.

Que peut-on donc augurer de l'avenir de l'Intercolonial ? Il se fait des efforts—je ne saurais dire si ces tentatives viennent, oui ou non, de gens intéressés—afin d'inspirer aux populations des provinces de l'Ouest de l'horreur pour le nom même de l'Intercolonial. Il est temps que ces tentatives cessent. La construction de ce chemin de fer a été consacré dans le traité même de notre grande confédération canadienne.

Quant à nous, citoyens des Provinces maritimes, nous sommes loin d'avoir eu la part du lion, dans ce traité fédératif, mais au moins nous nous en tenons volontiers au texte de la convention. Pas une seule voix autorisée n'oserait s'élever du sein de ces provinces, pour demander la dissolution de la confédération. Tout habitant de ces Provinces maritimes, qu'il demeure au cap Nord ou au cap Sable, a tout autant à cœur le développement du Canada que ceux qui vivent sur les bords de l'Ottawa. Tous, fidèles à notre commune patrie, nous portons volontiers notre part des fardeaux publics, heureux de participer au développement de ce bel héritage que Dieu nous a donné. Nous n'avons garde de murmurer contre les dépenses se rattachant à nos entreprises nationales. Ainsi, au sujet des canaux, qu'il me suffise d'observer que nous, citoyens des Provines maritimes, nous ne murmurons nullement contre les dépenses de deniers publics affectés aux canaux d'Ontario, si ces canaux font partie de notre organisation nationale des transports. S'il devient urgent de construire le canal de la baie Georgienne et que les ingénieurs, ainsi que le Gouvernement, soient convaincus que les frais de premier établissement ne seront pas exagérés, jamais il ne s'élévera une seule voix dans les Provinces maritimes, pour s'opposer à cette dépense, pourvu qu'elle soit dans l'intérêt même du pays. Mais que les citoyens des provinces de l'Ouest ne mettre pas en oubli que le réseau de l'Intercolonial fait tout autant partie de notre industries des transports que nos canaux mêmes. Qu'ils se souviennent que l'Intercolonial n'a pas été construit uniquement au bénéfices des provinces de l'Est ; que les tarifs locaux pour le transport des marchandises sont assez élevés et que ce réseau a été construit en vue de développer le commerce de l'Ouest comme celui de l'Est. Deux des trains les plus dispendieux installés sur cette ligne, les trains rapides de marchandises de Montréal à Halifax, et le train-océan rapide, ont été installés sur la ligne, en grande partie au bénéfice et pour la convenance de nos concitoyens de l'Ouest. Quant au train rapide de marchandises, ce sont surtout les fabricants et les marchands de gros, habitant l'Ouest qui en bénéficient. et quant au train-océan rapide, il est surtout affecté au transport des voyageurs qui se rendent en villégiature aux villes d'eau sur les bords du Saint-Laurent et de notre littoral maritime, au cours de l'été. Nous ne voulons pas passer pour des mendiants vivant aux dépens de la caisse publique. Nous réclamons simplement notre part légitime des deniers de l'Etat.

Si certaines circonstances découlant de l'acte fédératif ont été défavorables aux Provinces maritimes, nous ne nous en plaignons pas, mais nous demandons que le chemin de fer intercolonial demeure pour toujours la propriété du peuple et soit exploité pour le peuple. D'aucuns insistent pour qu'il soit géré par une commission. Où serait l'amélioration ? Le Gouvernement serait pareillement responsable et la commission, nécessairement chargée de pouvoirs absolus, ne relèverait pas de la volonté populaire, comme l'administration actuelle. Il y a de nombreuses objections à une commission. Je ne les énumérerai pas, car elles ont été discutées avant aujourd'hui. D'autres pays ont essayé de ce système et l'ont trouvé peu satisfaisant. Les chemins de fer de l'Etat, dans la Nouvelle-Zélande, ont été administrés, pendant un grand nombre d'années, par une commission, mais ce système a été abandonné et c'est le Gouvernement qui les administre de nos jours. L'Australie est en train de tenter l'expérience, mais ce n'est qu'une expérience, et elle finira probablement comme a fini la commission dans la Nouvelle-Zélande. Chassez à jamais l'idée d'enlever l'Intercolonial au peuple pour le placer entre les mains d'une corporation. Autant briser tous les liens de la confédération que de rompre le pacte qui a été conclu avec la population des Provinces maritimes engageant l'Etat à construire et à maintenir l'Intercolonial. Le tracé de ce chemin n'est peut-être pas aussi avantageux qu'il pourrait l'être, mais néanmoins l'Intercolonial est un membre de la Confédération et un tronçon du système de transport du Canada. Au lieu donc de discuter la vente de ce chemin de fer à une compagnie particulière, insistons plutôt pour qu'il demeure la propriété du peuple, et tâchons d'appuyer M. le ministre des Chemins de fer et des Canaux dans ses efforts pour conserver l'équilibre dans le budget de cette administration. Es-

sayons, d'un autre côté, d'accorder notre patronage à cette ligne. Je constate avec regret que les Canadiens patronnent souvent les compagnies particulières, lorsqu'ils pourraient aussi bien patronner le chemin de fer qui appartient au peuple. J'ai souvent demandé que le Gouvernement, dans sa politique douanière, n'accorde l'avantage du traitement privilégié aux marchandises de la Grande-Bretagne et des colonies, qu'à la condition de les débarquer à des ports canadiens. Cette politique, si elle est adoptée, donnera une grande impulsion au chemin de fer de l'Etat. Le traitement privilégié est accordé aujourd'hui à des marchandises qui sont débarquées à des ports des Etats-Unis et qui pourraient tout aussi bien arriver à Sydney, Halifax, Saint-Jean, Québec ou Montréal. Nous avons importé, l'année dernière, environ cinquante mille tonnes de sucre des Antilles, auxquelles nous avons accordé le traitement privilégié, quoique la masse de cette importation ait été débarquée aux Etats-Unis, tandis qu'elle aurait dû être amenée directement à nos ports. Qu'on adopte la politique que je recommande et vous verrez bientôt augmenter les recettes de l'Intercolonial.

M. ARMSTRONG : Puis-je me permettre d'interrompre l'honorable député ? Je vois à la page 155 des Débats, que M. le ministre des Chemins de fer et des Canaux a dit:

> Le billet de première classe, sur l'Intercolonial, coûte 76 p.c. de celui du Grand-Tronc du Canada ; le billet de seconde, environ 50 p.c. et le billet d'aller et retour, environ 58 p.c.

M. le député voudrait-il me dire pourquoi la population des provinces de l'Est qui voyage sur cette ligne devrait payer de 50 à 65 par cent meilleur marché que les populations qui voyagent sur les chemins de fer de l'Ouest ?

M. LOGAN : Si l'honorable député veut se donner la peine de comparer les prix, il verra que ceux qui sont en vigueur sur la division de l'Atlantique du Pacifique-Canadien et de l'Intercolonial, qui se font la concurrence, et qui ont à subir en même temps la concurrence fluviale, sont à peu près les mêmes, en ce qui concerne la trafic des voyageurs.

Je regrette, monsieur l'Orateur, d'avoir retenu si longtemps la Chambre ; ce n'était pas mon intention. Je crois que M. le député de Lanark a été injuste envers ce chemin. Je crains que son discours ne prédispose l'opinion publique contre cette ligne. Nous ne voulons pas que la population de l'Ouest ni la population d'Ontario croient que ce chemin de fer est un éléphant blanc. Nous voulons qu'elles sachent plutôt qu'elles ont dans l'Intercolonial un actif considérable, qui contribue au maintien de l'existence nationale, et M. le ministre devrait être encouragé à l'exploiter habilement et économiquement.



Que la grande province d'Ontario, qui est surchargée d'impôts, ne se plaigne pas d'être obligée de payer l'Intercolonial pour les Provinces maritimes, et nous, des Provinces maritimes, nous ne nous plaindrons pas d'être obligés de payer injustement pour les canaux d'Ontario, de ces canaux que nous avons affranchi de tout droit sans soulever une objection, sans préférer un murmure, nous des provinces du littoral de la mer murmurante. N'oublions pas que cette grande entreprise fait partie de la belle confédération canadienne. Soyons des Canadiens aux vues larges, parlons du Canada comme d'un tout complet, n'établissons pas de démarcations entre provinces ; et nous des Provinces maritimes, pendant que nous faciliterons au Gouvernement la tâche de développer l'Ouest, de développer le grand Nord et de développer davantage les provinces d'Ontario et de Québec, que les autres provinces nous regardent et disent : Nous maintiendrons le lien de la confédération, nous maintiendrons l'Intercolonial d'une manière efficace, nous donnerons aux populations des Provinces maritimes un bon service de convois et nous serons toujours prêts et toujours consentants à améliorer l'outillage ou la voie de ce chemin.

M. le député de Lanark a semblé exprimer, dans ses remarques, le regret de voir à la tête de cette administration, un ministre des Provinces maritimes. Je suis surpris, monsieur l'Orateur, qu'un homme qui a détenu un portefeuille dans le gouvernement du Canada, soit si étroit et si imbu de préjugés de clocher. Un ministre des Provinces maritimes connait les besoins de l'Intercolonial et les besoins de la population des Provinces maritimes, et je maintiens qu'il est le plus compétent à remplir les fonctions de ministre des Chemins de fer. S'il y a un point entre tous, au sujet de l'Intercolonial, pour lequel le très honorable premier ministre mérite des félicitations, c'est bien de s'être entouré de personnes comme M. Blair et M. Emmerson, pour ministre des Chemins de fer et des Canaux, eux qui connaissent parfaitement les besoins de cette grande entreprise nationale. Nous ne voulons rien quémander pour les Provinces maritimes, mais nous voulons que ce que nous avons pu arracher de la confédération des provinces soit respecté.

M. G. W. FOWLER (King, N.-B.) : Monsuier l'Orateur, qui ne connaîtrait l'honorable député (M. Logan), qui vient de porter la parole, ou qui ne connaîtrait l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et le pitoyable échantillon qu'il a donné de son administration de l'Intercolonial, serait tenté de croire que les déficits qui ont marqué jusqu'ici l'exploitation de ce chemin, sont le fait de journaux conservateurs mal intentionnés et du parti conservateur. Vraiment, monsieur l'Orateur, on dirait, à entendre parler des merveilleuses réformes qui ont été inaugurées par ce ministère mo-

dèle, pendant les deux années qu'il a détenu son portefeuille, que l'Intercolonial a un surplus au lieu d'avoir un déficit de $1,750,-000. Il est ministre depuis deux ans, et cependant cette année tient presque le record des déficits dans l'histoire de l'Intercolonial. Il est ministre depuis deux ans, et cependant au cours de ces deux années, il y a un déficit de près de $4,000,000 dans les dépenses ordinaires d'exploitation de ce chemin. Comment, et c'est là l'homme qui a mis le doigt sur la plaie de ce grand corps intercolonial, qui a diagnostiqué le mal et qui a découvert le remède? M. le député de Cumberland s'écrie : Pourquoi ne l'appuyons-nous pas tous? Pourquoi vous, conservateurs, ne remplissez-vous pas votre devoir de citoyens loyaux en donnant votre appui à ce grand ministre des Chemins de fer? J'admettrai, monsieur l'Orateur, qu'il a besoin de tout l'appui dont il peut s'assurer, mais il est parfois difficile de maintenir un homme debout même si vous le soutenez. L'honorable député a suscité deux hommes de paille dans le but avoué de les écraser, afin de tirer gloire de son exploit. Il a gaspillé un temps considérable pour faire croire qu'il existe dans certaine parties du Canada un fort courant d'opinion en faveur de la vente à une compagnie du chemin de fer intercolonial, ce lien qui unit entre elles les provinces dispersées de cette vaste confédération. Je tiens à dire à l'honorable député que ce sentiment n'existe pas en Canada, et que si la question devait être soumise à un plébiscite dans n'importe quelle partie du pays, le peuple voterait unanimement ou presque unanimement pour que le chemin de fer restât la propriété du public, et remplisse les fins pour lesquelles il a été construit, c'est-à-dire un lien de la confédération, qui doit être maintenu dans toute son intégrité. Aucun groupe de la population canadienne n'est disposé à en agir de la sorte, et les journaux qui lancent de telles nouvelles, font beaucoup de mal s'ils réussissent par ce moyen à convertir quelqu'un à cette idée. L'honorable député a fait un gros pathos au sujet de l'augmentation des salaires sur le chemin de fer de l'Intercolonial. Il a demandé sur un ton et avec un geste dramatique si les honorables députés de la gauche trouvaient excessif le salaire de $40 par mois payé aux ouvriers pour leur permettre d'élever leur famille et de faire instruire leurs enfants.

Qui, de ce côté-ci de la Chambre, a jamais élevé la voix contre l'augmentation des salaires sur l'Intercolonial? Nous savons tous que le prix de la vie a considérablement augmenté en Canada depuis vingt-cinq ou trente ans. Le coût de la vie a beaucoup augmenté en ces derniers dix ans, et $40 par mois de nos jours n'ont peut-être pas la valeur qu'avaient $30 il y a dix ou quinze ans. Nous voulons bien volontiers que les services des ouvriers qui travaillent pour l'Intercolonial soient rémunérés comme il convient, et que chaque homme reçoive un bon salaire pour une bonne journée d'ouvrage. L'honorable ministre demande : Changeriez-vous l'échelle des salaires ? Je ne changerais pas l'échelle des salaires, monsieur l'Orateur, mais j'en changerais le total. J'introduirais une réforme radicale. Je déclare de mon siège, et je sais ce que je dis,—d'ailleurs la preuve établira en temps et lieu devant le comité des comptes publics la véracité de ce que je vais affirmer,—que le Gouvernement paie en salaires aux ouvriers de la ville de Moncton, de $400,-000 à $500,000 de trop chaque année, car il y a actuellement quatre hommes pour un qui font l'ouvrage et qui le font mal. C'est l'absolue vérité. Les ouvriers se nuisent. Ils ne se peuvent mouvoir tellement ils sont nombreux. C'est ainsi que l'Intercolonial subit des pertes considérables. Puis ce grand thaumaturge qui se croit capable de guérir les maux dont souffre l'Intercolonial, se rend à Moncton et déclare qu'il a trouvé le remède à ces maux en supprimant le convoi de Sydney (Cap-Breton). C'est une des merveilles qu'il a inventées, mais il oublie qu'il y a à Moncton des centaines d'ouvriers qui ne gagnent pas 10 cents par jour, quoiqu'ils soient payés $2 par jour ou tout ce qu'ils peuvent obtenir. Ceci est un fait incontestable et qui peut être facilement prouvé. Je ne tiens pas à suivre l'honorable député (M. Logan), dans ses périgrinations aux quatre points cardinaux. Il nous a dit que ces dépenses étaient chargées au compte du capital de l'Intercolonial, parce que le Parlement vote l'argent au compte du capital. Eh bien, un tel argument ne mérite même pas de réponse. Il tonne contre le favoritisme et dit que le Gouvernement a mis fin aux faveurs politiques sur l'Intercolonial. Jamais l'influence politique s'est-elle si puissamment fait sentir sur cette ligne. Et l'actuel ministre des Chemins de fer est le pire personnage qui, à ce regrettable point de vue, ait jamais occupé ce poste. L'influence politique ? Oui, je pense bien. On parle de bardeaux; ce ne sont plus des bardeaux à présent, ce sont des madriers. . .

M. LANCASTER : Et des traverses. . .

M. FOWLER : Des madriers et des traverses. Mais ils ont une compagnie qui s'appelle l' " Eastern Supply Company "—je crois qu'il y a quelques questions à l'ordre du jour à son sujet—et cette compagnie est le merveilleux produit d'un génie inventif. Ils disent qu'elle a obtenu une charte là-bas, à Terre-Neuve, et c'est elle qui fournit une grande partie des approvisionnements à l'Intercolonial. Il y a un personnage très influent dans l' " Eastern Supply Co." un monsieur très considérable, un monsieur du nom de Lodge, qui est l'Achate de M. le ministre des Chemins de fer. M. Lodge est très bien connu dans cette partie de la province; oui, très bien connu. Il est très bien connu à Moncton et cette ville ne sait que trop quel espèce d'homme il est, lui, cet ami intime

de M. le ministre des Chemins de fer, ce monsieur qui est le secrétaire suppléant de l' "Eastern Supply Co." Je crois que lorsque siégera le comité des comptes publics, il sera demandé des renseignements sur ce M. Lodge et au sujet de cette compagnie appelée "Eastern Supply Co." Voici pour l'influence politique sur l'Intercolonial.

L'honorable député condamne la propriété par l'état; il n'y a rien de surprenant, avec l'exemple que nous avons devant les yeux. Je ne puis pas blâmer ceux qui sont un peu sceptiques sous ce rapport, quand nous voyons avec quelle incurie le Gouvernement a administré ce chemin de fer. Nous avons appris de la droite que l'administration par commission était encore à la période d'épreuve en Australie. Eh bien, c'est une expérience qui a de mieux en mieux réussi depuis trois ans dans cette grande colonie. Absolument, nous devons avoir en Canada des hommes qui sont capables d'administrer nos chemins de fer aussi habilement qu'ils le sont en Australie. Mieux que cela, quand l'Australie a eu besoin d'un homme compétent dans les chemins de fer, elle chercha en Canada et engagea un Canadien, qui lui administre aujourd'hui ses chemins de fer avec tant de succès, que ces derniers rapportent maintenant des bénéfices au lieu de produire des déficits comme auparavant.

M. LANCASTER : Ce doit être un conservateur.

M. FOWLER : Certainement il l'était. L'honorable député (M. Logan) nous a dit que les gens étaient si désireux de vendre à l'Intercolonial qu'ils réduisaient leurs prix, ne faisaient pas de profit, qu'ils se bousculaient dans leur empressement de vendre au chemin de fer du Gouvernement.

Il nous a dit que le Gouvernement avait demandé des soumissions. L'a-t-il fait ? Oui, il a invité quelques favoris qui avaient la bonne fortune de figurer dans les cahiers intimes de M. le ministre des Chemins de fer. Après cela il se vante de ne pas avoir dépensé d'argent pour la publicité. Quelle formidable économie ! Voici comment il a procédé. Il a écrit à Pierre, à Jacques et à Jean, amis du Gouvernement, puis Pierre, Jacques et Jean se sont entendus pour que l'un d'eux soumissionne pour une certaine chose et l'autre pour une autre chose, et ils soumissionnent de façon à se payer grassement. Quant aux permis de circulation gratuits, on nous assure qu'il y a une colossale économie de cette source. Comment, mais à entendre parler l'honorable ministre d'économie, si l'on additionnait ensemble toutes ses économies, le déficit d'un million et trois quarts deviendrait un fort surplus. Mais le surplus n'y paraît pas. Pour les permis de circulation gratuits, il n'y en a pas besoin, car il y a tant de monde qui voyage gratuitement.

L'honorable ministre nous assure que l'exercice prochain se soldera par un surplus. J'aimerais savoir sur quoi il compte pour pouvoir faire une telle prophétie. Il nous a dit que le déficit pendant les derniers six mois n'a été que de $71,000. Jamais dans l'histoire des chemins de fer en Canada l'hiver s'est montré aussi favorable pour l'exploitation des voies ferrées, et cependant l'Intercolonial a accusé un déficit de $71,000, tandis que les autres chemins de fer ont accumulé d'énormes bénéfices nets. Si c'eût été un hiver ordinaire, comme celui de 1904-1905, je suis certain que le déficit aurait quadruplé et serait d'au moins un demi-million pour l'année.

L'honorable député (M. Logan) nous a dit que la situation serait encore plus mauvaise si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à la baie Georgienne. La serait-elle ? Est-ce que nous ne savons pas que le Gouvernement se donne beaucoup de crédit pour avoir prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal ? M. le premier ministre n'a-t-il pas parcouru le pays en disant que lorsqu'il est arrivé au pouvoir, il a trouvé l'Intercolonial avec son terminus dans un champ et qu'il l'a conduit dans la métropole du Canada ? Il peut se vanter avec raison que sa politique a obtenu des résultats satisfaisants, tellement satisfaisants que l'Intercolonial est aujourd'hui dans des embarras financiers. Le parti conservateur n'a pas opposé le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Au contraire, il l'a favorisé. Mais le parti conservateur s'est opposé à l'énorme dépense que le plan proposé par le Gouvernement entraînerait. Voyez ce que le Gouvernement paie au Grand-Tronc pour le droit de circulation des convois de l'Intercolonial sur le pont Victoria et le privilège d'entrer à la gare Bonaventure—c'est un prix exorbitant, abusif, je ne puis pas me servir de qualificatif plus approprié. Nous savons que le premier projet de loi concernant le chemin de fer du comté de Drummond fut proposé par le Gouvernement et que le Sénat le repoussa. Nous savons aussi que le marché qui fut conclu après cela était de trois quarts de million de piastres plus avantageux pour le pays que ne l'était l'autre, service dont il faut savoir gré au Sénat. Hélas, le Sénat a tellement changé de physionomie, par la nomination des amis du Gouvernement, que cette Chambre avalerait comme un coup de lait la proposition d'un vol de ce genre pour un million et demi de plus qu'il ne faudrait payer. Si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à la baie Georgienne, il recevrait sa part du trafic de l'Ouest et pourrait peut-être rapporter des profits.

L'honorable député nous a déclaré que ce n'était pas l'intention à l'origine de faire de l'Intercolonial un chemin de rapport, car il traversait des régions où il était impossible qu'il fût jamais une entreprise commerciale. Cette déclaration m'a surpris. M. le député de Ristigouche (M. Reid) et M. le député de Gloucester (M. Turgeon) sont ici

ce soir. Je vois sur les banquettes ministérielles l'honorable député de Gloucester, qui combat si vaillamment et si courageusement lorsque les intérêts de sa province ou de sa circonscription sont ménacés. Je suis surpris qu'il ne se soit pas levé pour protester avec indignation contre l'insinuation de l'honorable député de Cumberland (M. Logan), contre le beau comté agricole de Gloucester, un des plus superbes comtés de tout le Dominion; sol splendide, beau terrain plat, un magnifique comté agricole, peuplé de cultivateurs et de pêcheurs entreprenants et honnêtes. L'Ouest même avec ses vastes prairies ne peut éclipser le comté de Gloucester. Cependant, l'honorable député de Cumberland dit que cette région ne peut pas fournir de trafic au chemin de fer qui le traverse. Nous avons encore ici l'honorable député de Northumberland, (M. Loggie), et je m'étonne de voir que ses cheveux ne se sont pas dressés sur sa tête, quand le député de Cumberland a dit qu'il n'y avait pas de commerce à avoir pour l'Intercolonial dans le beau et grand comté de Northumberland.

L'honorable député dit que ce chemin ne traverse pas la meilleure zone agricole de la province du Nouveau-Brunswick. Je dis qu'il traverse des terrains agricoles aussi fertiles qu'il y en a dans toute l'étendue de cette province, sans excepter ceux de la belle vallée de la rivière Saint-Jean. L'honorable député de Gloucester pas plus que l'honorable député de Kent (M. Leblanc) et l'honorable député de Ristigouche ne niera pas cette assertion. Non seulement il traverse des terres fertiles, mais encore de florissants villages. Il y a Campbellton, Chatham, Newcastle, Dalhousie, Nelson, Bathurst, tous des centres industriels florissants. Le pays est presque complètement colonisé entre Moncton et la Métapédia. Malgré cela, l'honorable député de la Nouvelle-Ecosse ose jeter du discrédit sur la province d'où je viens, en disant que ce chemin de fer ne traverse pas une bonne région agricole et que celle-ci ne peut pas par conséquent lui fournir de trafic. N'y a-t-il personne qui représente ici les riches comtés agricoles que traverse l'Intercolonial dans la province de Québec et qui se lèvera pour protester ? Pourquoi restent-ils tranquillement assis, ou peut-être sont-ils retournés dans leurs foyers à la fin de la semaine ? S'ils eussent été ici, la déclaration de l'honorable député aurait été bissée ou reçue avec des marques de désapprobation. J'affirme que l'Intercolonial traverse une superbe contrée agricole ininterrompue entre Montréal et Moncton. Il peut y avoir des régions qui ne sont pas aussi bonnes que les autres, mais en somme, c'est une contrée agricole splendide. Nous savons que le Pacifique-Canadien traverse des terrains agricoles médiocres. Quiconque a voyagé sur cette ligne jusqu'au nord du lac Supérieur sait que pendant vingt-quatre heures, le convoi traverse un des pays les plus désolés du monde ; malgré cela, le chemin rapporte des dividendes. L'Intercolonial pourrait également devenir un chemin de rapport. Il devrait recevoir sa part du trafic transcontinental. S'il était administré convenablement et honnêtement, et s'il était soustrait à l'influence politique, il paierait lui aussi des dividendes. Pourquoi pas ? L'honorable député dit que nous ne quémandons rien aux autres parties du Canada.

Je ne prétends pas non plus que nous demandions l'aumône. Mais pourquoi ne chercherions-nous pas à faire de ce chemin une entreprise profitable ? Si, en exigeant des taux raisonnables pour les services qu'il rend, il est possible de lui faire donner des bénéfices, pourquoi ne le ferions-nous pas ? Mon honorable ami dit que c'est parce que l'usage des canaux est gratuit. Je ne vois pas ce que cela a à faire avec la question La population d'Ontario ou de l'Ouest n'est pas assez mesquine pour exiger, parce que ce chemin ne donne pas de bénéfices, que l'exploitation en soit confiée à une compagnie particulière. Dans tout le pays, on ne trouverait pas un Canadien sur cent pour demander cela. C'est un prétexte futile qu'invente mon honorable ami pour arriver à nous dire que le pacte fédéral nous oblige à maintenir l'Intercolonial.

Un fort courant se fait sentir dans tout le pays en faveur de la nationalisation des services publics. Ce courant est universel et se manifeste dans le monde entier, et partout où le principe a été mis à exécution, il a donné d'excellents résultats. Certaines tentatives isolées ont pu ne pas réussir, mais cela ne prouve rien contre l'excellence du principe. De même qu'une hirondelle ne fait pas le printemps, un échec ne démontre pas que la nationalisation des services publics est une doctrine fausse. Partout où l'essai a été fait loyalement, les résultats ont été très favorables aux intérêts du peuple, en général, et je suis convaincu qu'il en sera de même pour l'Intercolonial, lorsqu'il sera mis sur un pied convenable.

Je voudrais que ce chemin fût administré et exploité par une commission, tant que nous aurons un ministère aussi incapable à la tête des affaires.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : M. l'Orateur, avant que la motion soit mise aux voix, j'ai quelques mots à dire sur une question qui intéresse le comté que je représente. Les cartes annexées au rapport du ministre ne rendent pas justice à la ville de Brantford. J'ai ici la carte n° 5, sur laquelle sont indiquées les mêmes anciennes lignes qu'il y a quarante ans, comme étant les seuls moyens qu'ait le Grand-Tronc d'atteindre Brantford, c'est-à-dire par la voie d'Harrisburg. L'honorable ministre des Chemins de fer n'est pas à son siège, mais, par la voix des Débats, je tiens à lui rappeler que le chemin de fer du Grand Tronc traverse actuellement la

ville de Brantford. Si aujourd'hui le ministre voulait se rendre à Chicago, par le Grand Tronc, il devrait s'arrêter à Brantford. Bien qu'il puisse l'ignorer, tous les honorables députés de la gauche le savent. Il me semble que l'honorable ministre des Douanes aurait dû lui dire que la voie principale du Grand Tronc traverse cette ville et que cela devrait être indiqué sur les cartes que le ministre des Chemins de fer distribue à profusion, par tout le pays. Il y a maintenant trois ans que la construction de cette voie a été commencée, et il y a environ dix-huit mois qu'elle est en exploitation ; l'inauguration officielle a eu lieu l'automne dernier et je crois que l'honorable ministre des Douanes avait été invité à assister à la cérémonie. Je tenais seulement à faire constater ce fait ; je n'ai pas l'intention de prendre part à ce débat, car je ne me considère pas comme une autorité en matière de chemins de fer. Je dirai cependant que j'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Cumberland (M. Logan), qui est aussi absent en ce moment. Sa prétention que sous l'ancien régime, les primes de circulation gratuite étaient distribuées comme des paquets de bardeaux est tellement exagérée que je suis certain qu'il la regrettera, lorsqu'il relira son discours.

J'espère que le jour n'est pas éloigné, où l'Intercolonial donnera des bénéfices et nous nous en réjouirons tous. Les chemins de fer exploités par le Gouvernement, ne sont pas nécessairement condamnés à l'insuccès. Dans Ontario, nous avons un petit chemin de fer—celui du Témiscaming, que le Gouvernement exploite, et je crois que les opérations de l'an dernier se sont soldées par un joli bénéfice. J'espère que dans son prochain rapport, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pourra montrer un bilan qui fera plus honneur à ses talents d'administration que celui qui nous est actuellement soumis.

Je le félicite de l'éloquent discours qu'il a prononcé, mais je ne puis pas lui offrir les mêmes félicitations sur le résultat financier de son administration. Quand il aura réussi à équilibrer le budget des dépenses et celui des recettes, il n'y aura qu'une voix dans cette Chambre pour acclamer cette grande voie nationale dont nous sommes tous fiers.

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

## DISCUSSION DES SUBSIDES.

Arts, agriculture et statistique—Somme additionnelle requise pour les expositions, $75,000.

Sir WILFRID LAURIER : Ce crédit est affecté à l'exposition de Milan où il doit y avoir une exposition universelle cette année. Le Canada a été invité à y prendre part et nous avons accepté l'invitation.

M. COCKSHUTT.

M. R. L. BORDEN : Qui aura la charge de cette exposition ?

Sir WILFRID LAURIER : M. Hutchison qui a dirigé avec beaucoup de succès celle de Saint-Louis.

M. R. L. BORDEN : Quelle sera le genre de cette exposition?

Sir WILFRID LAURIER : Le même genre que celle de Liège, en Belgique, l'an dernier.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que nous n'avons pas eu beaucoup de renseignements sur cette dernière exposition.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois qu'un rapport a été fait. Dans tous les cas, au dire des journaux américains, l'exposition du Canada était une des plus belles, sinon la plus belle.

M. R. L. BORDEN : Si nous décidons de prendre part à une exposition, nous devons le faire de manière à donner une idée des ressources du pays. En Belgique, avons-nous fait connaître nos richesses minérales?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Il y a une dizaine d'années, j'ai vu une bien pitoyable exposition des ressources du Canada, à l'Institut impérial de Londres. Elle se composait de rares échantillons de quelques produits miniers des différentes provinces. La Nouvelle-Ecosse était représentée par environ un demi-boisseau de houille jeté dans un coin de la salle. Il y avait de quoi faire pouffer de rire tous les citoyens de cette province. J'espère que si nous prenons part à l'exposition de Milan, nous le ferons de manière à faire honneur au pays.

M. PATERSON : L'item 260, qui avait été réservé, est destiné à remédier à cet état de choses signalé à Londres et dont se plaint mon honorable ami. L'item sera repris quand l'honorable ministre de l'Agriculture sera présent, et il expliquera l'emploi de ce crédit.

Crédit nécessaire pour les dépenses de la commission royale des assurances, $20,000.

M. W. F. MACLEAN : Je tiens à faire remarquer à l'honorable premier ministre, que la commission des assurances siège à Ottawa depuis deux ou trois jours et que le principal avocat retenu par le gouvernement fédéral, n'a pas encore fait son apparition. Un incident bien étrange s'est produit aujourd'hui même. Pendant que le surintendant des assurances rendait son témoignage, il reçut brusquement l'ordre de se retirer et fut remplacé par un autre témoin. L'avocat nommé par le gouvernement d'Ontario pour représenter les assurés a dû protester publiquement contre la manière dont l'enquête est conduite.

M. BORDEN. A quel propos ?

M. W. F. MACLEAN : Il se plaint de ce qu'on ne lui a pas permis d'interroger le témoin qui était à la barre de la commission depuis deux ou trois jours. Il dit que ce témoin a été interrogé par l'avocat du gouvernement fédéral et qu'il a été subitement mis de côté avant que l'avocat représentant les porteurs de polices d'Ottawa ait pu l'interroger à son tour. Si on veut que cette commission satisfasse le public, elle devra s'y prendre autrement. Dans ces deux ou trois jours qu'a duré l'enquête nous en avons appris assez pour justifier l'attitude de ceux qui demandent une enquête très complète et très sévère. J'espère que le Gouvernement verra à ce que l'avocat auquel il a confié les intérêts du public, suive cette enquête. Il n'était pas présent hier, ni aujourd'hui. Ce n'est pas de cette manière qu'on rassurera les porteurs de polices.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne suis pas en état de répondre aux critiques de l'honorable député, mais il me semble que jusqu'à présent, la commission n'a pas perdu son temps. Je ne sais pas encore ce qui a été fait aujourd'hui. M. Shepley n'était pas présent les deux premiers jours, mais la commission n'en est encore qu'aux préliminaires. M. Shepley a été chargé de conduire l'enquête et il n'y a pas de doute qu'il s'acquittera de ses fonctions habilement et courageusement, mais on ne peut pas exiger qu'il mette tout autre chose de côté, pour s'ocuper exclusivement de cette affaire. Il s'est associé M. Tilley qui est un homme très capable et qui s'est bien acquitté de sa tâche. Dans tous les cas, les commissaires ont bon espoir que le public sera satisfait.

M. R. L. BORDEN : Je ferai observer à l'honorable premier ministre qu'on ne peut pas raisonnablement s'attendre à ce que l'avocat chargé de conduire cette enquête, au nom du Gouvernement, s'acquitte de sa tâche d'une manière satisfaisante, tout en continuant à s'occuper de ses propres affaires professionnelles. Je sais un peu par expérience quelle somme de travail et d'énergie exige un travail de cette nature, surtout quand il s'agit d'une spécialité aussi compliquée que les assurances, et je dis que ni M. Shepley, ni qui que ce soit ne pourra remplir ces fonctions d'une manière satisfaisante, s'il doit s'en rapporter à ses subordonnés afin de pouvoir suivre en même temps les affaires de son bureau.

Je ne sais rien des arrangements internes de la commission, mais je m'en rapporte à ce que vient de dire l'honorable premier ministre, et je crois qu'il est très important que le Gouvernement, la commission ou quelque autre en autorité définisse les droits de l'avocat du gouvernement d'Ontario, du gouvernement de Québec ou de tout autre gouvernement, ou des porteurs de police, devant cette commission.

Je suis certain que l'honorable premier ministre et l'honorable ministre de la Justice comprendront la nécessité de bien définir les droits de ces avocats devant la commission, quant à l'interrogatoire et au contre-interrogatoire des témoins. Sans cela, il y aura inévitablement confusion, et de là des plaintes et des protestations de la part du public.

Il a déjà, peut-être, été adopté un mode de procédure, je n'en sais rien, mais un membre de cette Chambre vient de déclarer qu'aujourd'hui même, l'avocat du gouvernement d'Ontario a dû protester contre le retrait d'un témoin et son remplacement par un autre. Si le gouvernement d'Ontario doit être officiellement représenté devant cette commission, il doit avoir le droit d'interroger un témoin avant qu'il soit congédié et remplacé par un autre. C'est ce qui aurait lieu devant un tribunal, et il me semble que le Gouvernement ou quelqu'un d'autorisé devrait y donner ses soins immédiatement, si ce que l'on rapporte est exact.

M. FITZPATRICK : Ce que l'on vient de rapporter n'est pas exact. C'est hier que s'est produit l'incident en question et j'ai à mon bureau, le compte rendu sténographié de la séance. Voici ce qui a eu lieu : M. Fitzgerald, l'inspecteur des assurances était sur la sellette depuis deux jours, et au moment de l'ajournement, hier soir, on constata qu'il n'avait pas sous la main certains documents dont la commission avait besoin. Au moment de l'ajournement, il fut décidé que M. Fitzgerald ne serait pas rappelé ce matin, mais qu'un autre fonctionnaire du ministère des Finances attaché au département des assurances serait appelé, avec l'entente que M. Fitzgerald continuerait son témoignage dès qu'il aurait terminé les recherches qu'il avait à faire. Voilà exactement ce qui s'est passé. Hier après midi, M. Hellmuth, l'avocat du gouvernement d'Ontario, fit savoir à la commission qu'il désirait que M. Fitzgerald fût entendu de nouveau ce matin. Je crois qu'il communiqua d'abord ce désir privément aux commissaires et que ce matin il renouvela sa demande publiquement, et demanda que la déposition de ce témoin fut continuée de jour en jour, jusqu'à ce qu'elle fût terminée. Une courte discussion s'engagea sur ce point et ce fût tout.

Quant à l'absence de M. Shepley, je dois dire qu'il a été engagé sans aucun avis et qu'il avait des engagements antérieurs qui le retenaient ailleurs hier et peut-être aujourd'hui. Mais il est entendu avec M. Shepley, et c'est aussi son intention, qu'il se tiendra là constamment. Il revient à Ottawa mardi, pour prendre la direction de l'enquête devant la commission. On a cru que puisqu'il devait s'absenter, le meilleur temps était pendant l'audition de ces témoins dont le témoignage n'est qu'une simple formalité.

M. R. L. BORDEN : Le cas de M. Shepley me paraît suffisamment expliqué, mais l'honorable premier ministre avait semblé dire que M. Shepley assisterait aux séances

de la commission avec plus ou moins de régularité, de manière à ce que ses affaires personnelles n'en souffrissent pas trop. Je m'opposerais fortement à ce qu'il en fût ainsi. Mais je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'il ait été absent les deux premiers jours et à ce qu'il ait laissé les formalités de l'ouverture à son jeune collègue qui possède toute la compétence nécessaire.

Quant au protêt de l'avocat du gouvernement d'Ontario, il serait expédient d'adopter des règles qui empêcheraient la répétition de semblables incidents.

M. FITZPATRICK : On admettra que l'enquête instituée par les autorités de l'Etat de New-York est complète, et, bien que je n'aie eu aucune conversation à ce sujet avec les commissaires, j'ai eu un entretien avec M. Shepley et je crois savoir que son intention est de prendre les mêmes dispositions qui ont été prises dans l'Etat de New-York.

M. W. F. MACLEAN: Ces renseignements sont très précieux, mais nous sommes obligés de les arracher au Gouvernement.

M. FITZPATRICK : Au moyen de faussetés.

M. W. F. MACLEAN: Il est absolument vrai que depuis que M. Hellmuth est nommé on lui a demandé d'interroger les témoins par l'entremise du Gouvernement et qu'on a tenté de lui faire soumettre d'avance, à l'avocat du Gouvernement, les questions qu'il se proposait de demander aux témoins. Tout le monde sait que la réponse du témoin à une question peut en amener une ou plusieurs autres. Ce serait joli si l'avocat qui représente des milliers de porteurs de polices était obligé de poser ses questions par l'entremise de l'avocat nommé par le Gouvernement. On a prétendu que ce n'était qu'une simple question de procédure, mais voici ce qu'en dit M. Hellmuth, d'après un journal du soir :

M. Hellmuth, C. R., nommé par le gouvernement d'Ontario pour surveiller les intérêts des porteurs de police de cette province, protesta sur le champ. Il demanda qu'on ne fît pas disparaître le témoin précédent M. Fitzgerald avant qu'il eût pu l'interroger. C'est une procédure tout à fait inusitée que de faire entendre un témoin pendant deux jours, puis de le congédier et d'en appeler un autre sans donner à l'avocat de la partie adverse l'occasion de l'interroger. Il ne lui serait pas possible de faire rendre justice aux intérêts des porteurs de polices si on fait entendre d'autres témoins avant de rappeler M. Fitzgerald. Il doute fort que la déposition de M. Fitzgerald puisse être intelligible si elle n'est pas terminée avant qu'on fasse entendre d'autres témoins.

Ce qui intéresse surtout les assurés, c'est de savoir en quoi consistaient les fonctions du surintendant des assurances, quelles étaient celles qu'il se croyait tenu de remplir et quelles sont les constatations qu'il a pu faire en les exerçant. Il voulait savoir du surintendant ce qu'il connaissait de ses fonctions avant l'ouverture de l'enquête et non ce qu'il en a pu apprendre depuis. Puisque M. Fitzgerald est le chef du département des assurances, M. Hellmuth proteste contre l'introduction d'autres témoins, avant d'avoir pu constater, dans l'intérêt des assurés, l'étendue exacte des connaissances de ce fonctionnaire.

Ce n'était donc pas une simple formalité, mais une protestation impliquant toute la procédure de la commission, et il est important d'appeler l'attention du public sur cet incident, pour engager la commission à changer sa manière de procéder et donner toute la latitude nécesaire pour faire entendre les témoins et nous assurer une enquête aussi complète que possible.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Avant que ce débat soit clos, j'aimerais à savoir du premier ministre si on peut s'attendre à ce que cette commission fasse son rapport avant la fin de la présente session.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'en puis rien dire.

M. LENNOX : A en juger par les déclarations du commissaire en chef, lors de la réunion préparatoire de la commission, lui et ses collègues semblent être fortement d'opinion que cette enquête sera très longue. Le juge McTavish semble s'être surtout appliqué à laisser entendre qu'aucune source de renseignements ne sera négligée. Tous ceux qui auront quelque chose à dire pourront se faire représenter par un avocat devant la commission. Tout ce qui a été dit à cette réunion me porte à croire que la commission n'a pas l'intention de présenter un rapport durant la présente session. De plus, cela concorderait avec ce qui a été dit ici, l'autre jour, lorsqu'on s'est plaint de ce que le Gouvernement ait nommé cette commission la veille de l'ouverture du Parlement, tandis qu'on aurait pu parfaitement attendre quelques jours.

J'approuverais certainement la conduite du Gouvernement si le Parlement n'eut pas dû être convoqué avant plusieurs mois. Mais, comme il devait se réunir dans quelques jours, le Gouvernement a mal agi.

Il aurait été préférable et plus logique d'agir ouvertemnt et de soumettre la chose au Parlement d'autant plus qu'aucun intérêt ne pouvait en souffrir. En premier lieu, cela aurait écarté la difficulté survenue au sujet de M. Shepley ; il aurait pu savoir, quelques jours à l'avance, qu'il devait être choisi comme avocat ; et tous les membres de la profession admettront avec moi, que c'est surtout à l'ouverture de l'enquête, que la présence du principal avocat est nécessaire, afin d'indiquer les grandes lignes de la procédure à adopter et la marche que devra suivre l'enquête. Il est donc regrettable que nous n'ayons pas pu assurer au pays tout le temps de M. Shepley, et le public sera surpris d'apprendre que le Gouvernement n'a pas pu s'entendre avec lui

pour qu'il consacre tout son temps à l'enquête.

Mais il y a une question plus importante sur laquelle je tiens à appeler l'attention du Gouvernement. Avec la présente session nous entrons dans une ère nouvelle. Quoiqu'on ait dit ou fait, par le passé, pour ou contre les comités parlementaires, ces arguments n'ont plus leur raison d'être aujourd'hui. L'an dernier, le Gouvernement et la Chambre en général, ont décidé d'augmenter l'indemnité sessionnelle. Elle a été portée à un chiffre suffisant pour que les députés puissent se livrer à leurs devoirs parlementaires, sans en être détournés, comme autrefois, par le souci de leurs propres affaires. Le moment est donc arrivé où nous ne devons plus déléguer à d'autres les travaux du Parlement, mais les faire nous-mêmes. En général, le pays n'a pas eu à se louer des commissions royales. Même quand elles étaient présidées par des juges, même quand elles étaient composées entièrement de magistrats, elles n'ont pas toujours donné d'excellents résultats. Or, nous sommes au dela de deux cents réunis ici, prêts à consacrer tout notre temps et toute notre énergie aux affaires du pays ; l'honorable premier ministre déclarait, il y a un instant, que nous avons dans cette Chambre beaucoup d'avocats que leur séjour parmi nous a rendu plus experts dans leur profession et qui, partant, sont plus aptes à faire des juges. Il est donc évident que nous devrions entreprendre nous-mêmes les travaux de cette nature.

Je suis convaincu que, grâce au dévouement bien connu de cette assemblée pour les intérêts du peuple, il aurait été préférable, pour les intéressés et pour tout le monde, d'instituer une commission parlementaire, assistée des lumières des habiles avocats qui siègent des deux côtés de la Chambre. Quand le public aura été mis au courant, il n'approuvera pas cette persistance du Gouvernement a tout renvoyer devant des commissions royales. Si nous ne sommes pas aptes à faire le travail, le public devrait le savoir et il se choisirait des représentants plus capables.

On n'a aucune raison valable à donner pour ne pas confier ces enquêtes aux députés qui sont payés pour cela et qui ont tout le temps nécessaire à leur disposition, sans compter que dans l'autre Chambre du Parlement nous avons beaucoup de législateurs comparativement peu occupés. Je répète qu'on ne peut invoquer aucune bonne raison pour ne pas confier ces enquêtes aux membres des deux Chambres au lieu de consacrer des sommes aussi considérables des deniers du peuple à défrayer des commissions royales.

Voici qu'on nous demande $20,000 "pour les dépenses nécessitées par la commission des assurances" Cela indique suffisamment que ce n'est que le commencement. Tout extraordinaire que cela puisse paraître, je ne crains pas de dire qu'on n'ira pas loin avec ces $20,000. Je répète en terminant, quelles qu'aient été les conditions antérieures, quels que soient les arguments dont on ait pu se servir autrefois, nous devons, à l'avenir, exécuter nous-même une plus grande partie de l'ouvrage.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Lennox) affirme positivement qu'une enquête sur les assurances est et devrait être du ressort de ce Parlement. Pour ma part, je n'en suis pas certain. Je ne nie pas qu'on pourrait fort bien confier ce travail à un comité parlementaire, mais je ne suis pas prêt à admettre que cela soit préférable. S'il est une chose qui soit essentiellement de la compétence du Parlement c'est ce qui concerne sa propre existence; or, mon honorable ami, qui est avocat, sait comme moi, qu'il y a déjà plusieurs années, tant au Canada qu'en Angleterre, on a enlevé au parlement et confié à des juges, la tâche de décider de la validité des élections. Autrefois tous ces procès en invalidation se faisaient devant le Parlement. Mais ce système offrait des inconnvénients, et pour des raisons dont l'excellence n'a jamais été mise en doute il a été décidé d'enlever ce travail au Parlement, pour le confier aux tribunaux. Je répète que la Chambre pourrait instruire cette enquête sur les assurances. Mais le travail aurait-il été mieux fait que par la commission que nous avons nommée ? J'en doute fort.

Mon honorable ami demande si cette enquête sera longue et si son rapport sera prêt durant cette session. Je ne possède aucun renseignement sur ce point; je ne puis pas me former la moindre idée. Mais supposons que le travail dure trois ou quatre mois. La prorogation pourrait arriver avant la fin de l'enquête et il faudrait la discontinuer. La commission ne sera pas limitée quant à la durée; elle prendra tout le temps nécessaire.

Mon honorable ami est difficile à contenter. Il se plaint de la commission, parce qu'à la première séance, le président a annoncé que tous ceux qui le désiraient seraient entendus ; que tous ceux qui auraient des renseignements à donner ou des griefs à exposer, pourraient le faire, soit par eux-mêmes, soit par l'entremise d'un avocat.

Si la commission avait cherché à exclure quelqu'un de cette enquête, mon honorable ami n'aurait pas manqué de protester contre une pareille décision. Je crois que nous devons renoncer à tout espoir de le contenter. Cependant, je suis certain qu'après mûre réflexion, il comprendra que le président a très bien débuté en invitant tous ceux qui le désirent, à se présenter devant la commission. Pour ma part, j'en suis très satisfait. L'honorable député de York-sud (M. Maclean), est aussi mécontent, mais cela me surprend moins, car il est, en général, très difficile à contenter.

M. W. F. MACLEAN : En effet.

Sir WILFRID LAURIER : Il prétend qu'aujourd'hui même, un avocat a protesté devant la commission. J'ignore si mon honorable ami a déjà assisté à un procès ; mais tous ceux qui fréquentent le palais de justice savent qu'il n'est pas rare de voir un avocat protester, quand il n'est pas satisfait de la manière dont les choses se passent. Ces incidents se produisent devant les plus hauts tribunaux et devant les juges les plus capables. Il faut croire que M. Hellmuth n'était pas satisfait de la décision des commissaires. Il eut été bien extraordinaire, en effet, que tous les avocats représentant, soit le Gouvernement, soit les assurés ou tout autre intéressé, eussent été satisfaits de toutes les décisions de la commission. Nous ne nous attendons pas à cela, mais lorsqu'un avocat éminent présente des observations à un tribunal, il est généralement écouté ; il est fait droit à sa demande et c'est probablement ce qui aura lieu pour M. Hellmuth.

M. Fitzgerald n'était pas présent ce matin pour continuer sa déposition ; ainsi en avaient décidé les commissaires Mais je ne crois pas que cette décision ait l'effet que lui attribue M. Hellmuth. La déposition de M. Fitzgerald a été interrompue uniquement pour lui permettre de faire certaines recherches relatives à un point sur lequel il doit être interrogé, puis il sera rappelé.

M. W. F. MACLEAN : Je me permettrai de rappeler à l'honorable premier ministre l'excellent moyen qu'on a pris dans l'état de New-York. On a commencé par nommer un comité de la législature qui s'est assuré les services d'avocats éminents et comme résultat . . .

Sir WILFRID LAURIER : Un comité de la législature ?

M. MACLEAN : Oui, et ce comité a été élargi de manière à comprendre maintenant toute la Chambre, qui siège actuellement à Albany. Ce qui caractérise surtout l'action de ce comité, c'est l'étendue de son enquête, la rapidité avec laquelle il a préparé son rapport et l'a déposé pour permettre à la Chambre de voter les lois nécessaires.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Si M. Shepley est à son poste, il n'y a pas de raison pour que cette enquête ne se poursuive pas de jour en jour, pour qu'elle ne soit pas très complète, pour qu'un rapport ne soit pas présenté et qu'une loi ne soit pas adoptée dès cette session, si c'est nécessaire.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Il est question d'un session à l'automne, mais on dit qu'elle sera réservée au tarif. Je considère qu'il est du devoir du Gouvernement de voir à ce que cette enquête se poursuive sans interruption. à ce qu'elle soit complète et à ce que toutes les facilités soient données aux avocats qui représentent les assurés, d'examiner les témoins, en un mot, à ce que tout se passe le plus équitablement possible.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Si on fait cela, je suis certain qu'on recueillera des renseignements de nature à justifier ceux qui prétendent qu'il est grandement temps de discipliner les compagnies d'assurance de ce pays et de modifier leur mode d'administration.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être.

Pour faire face aux dépenses de la prochaine visite de Son Altesse Royale le Prince Arthur de Connaught, $15,000.

Sir WILFRID LAURIER : Il est à la connaissance de la Chambre que Sa Majesté le Roi a délégué le Prince Arthur auprès de l'Empereur du Japon, pour lui remettre l'Ordre de la Jarretière. Nous avons invité le Prince à visiter le Canada en retournant en Angleterre et il ira directement du Japon à la Colombie-Anglaise. Cette somme de $15,000, sera affectée à sa réception.

M. HENDERSON : Il y a quelque temps je lisais dans les journaux l'itinéraire que suivrait Son Altesse Royale, pendant son séjour au Canada ; Son Altesse arrivera par Vancouver et quittera le pays à Halifax ou à Québec. Ce que je veux surtout faire observer à l'honorable premier ministre, c'est qu'on semble n'avoir pas tenu compte que la visite du Prince, à Ottawa, coincidera avec les vacances de Pâques, alors que la plus grande partie des membres du Parlement seront retournés dans leurs foyers.

Il est regrettable qu'un très grand nombre de députés soient ainsi privés de l'avantage de rencontrer un aussi grand personnage. J'espère qu'on trouvera un moyen de modifier l'itinéraire qui a été tracé par le sous-secrétaire d'Etat, car je suppose que c'est lui qui est chargé de ce soin.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de ne pouvoir donner à mon honorable ami, le député d'Halton, d'autre réponse que celle que j'ai déjà donnée à l'honorable député de York-sud (M. Maclean) : il ne faut jamais trop se fier à ce que disent les journaux. Ce qui a été publié n'est pas tout à fait exact. Le Prince est attendu ici le samedi qui précède le jour de Pâques, et il doit passer toute une semaine à Ottawa—lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi. Je suppose que mon honorable ami sera ici mardi et qu'il pourra rencontrer le Prince.

M. HENDERSON : D'après l'itinéraire qui a été publié et dont je parlais, il devait être ici entre le vendredi-saint et le lundi de Pâques. Il devait se trouver à Ottawa à la fin de la semaine.

Sir WILFRID LAURIER : Il ne quittera la capitale qu'à la fin de la semaine suivante.

M. HENDERSON : Je ne doute pas que l'honorable premier ministre ne soit exactement renseigné. Je n'ai pas eu le même avantage et d'après l'itinéraire que j'ai eu sous les yeux, le Prince devait quitter Ottawa immédiatement.

Sir WILFRID LAURIER : Pas du tout.

M. HENDERSON : Il n'y devait séjourner que trois jours et repartir avant le retour du plus grand nombre des députés.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. HENDERSON : Si dans ce que j'ai lu, il avait été dit qu'il devait rester ici une semaine, je n'aurais certainement pas eu raison de me plaindre. Je serai sûrement ici mardi.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai oublié les dates exactes de l'arrivée et du départ, mais il sera certainement ici lundi, mardi, mercredi, jeudi, et peut-être vendredi.

M. HENDERSON : Alors, il faut attribuer l'erreur aux journaux.

M. W. F. MACLEAN : Si l'honorable député d'Halton se rend au concours hippique de Toronto, il y verra, en même temps, une très belle exposition et un très joli prince.

Contribution du Canada pour alléger les souffrances des victimes de la famine au Japon, $25,000.

Sir WILFRID LAURIER : Cet item ne requiert guère d'explications, vu qu'il a été expliqué dans les journaux et que la plupart des députés savent à quoi il est destiné. La famine sévit dans certaines provinces du Japon, et nous avons cru qu'en raison des bonnes relations qui existent entre ce pays et l'Empire, il était expédient d'envoyer $25,000, non en argent, mais en farine.

M. DANIEL : Je crois que cette farine est déjà envoyée.

Sir WILFRID LAURIER : En partie.

Crédit supplémentaire pour le renouvellement et l'amélioration des articles exposés à l'Impérial Institute, à Londres, et poir aider à leur entretien, $18,000.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre voudra-t-il nous dire ce qui a été fait ?

Sir WILFRID LAURIER : Je sais que lord Strathcona a pris certaines dispositions pour faire cesser la situation humiliante dans laquelle se trouve notre exposition à Londres et dont il a été question il y a un instant. Les arrangements qui ont été pris nécessitent le vote de ce crédit, mais j'en ignore les détails dans le moment. Je les fournirai à la Chambre la prochaine fois que nous siégerons en comité des subsides.

(Rapport est fait à la Chambre des résolutions adoptées.)

AJOURNEMENT.—ENQUETE SUR LES COMPAGNIES D'ASSURANCES.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Le Gouvernement a-t-il l'intention de fournir à la Chambre, jour par jour, un compte rendu sténographié des témoignages entendus devant la commission sur les assurances ?

M. FITZPATRICK : Nous ne pourrons pas l'avoir absolument jour par jour, mais je me suis entendu avec le président de la commission pour que le sténographe nous fournisse des copies des témoignages aussi promptement que possible ; il y en aura une copie pour le Gouvernement et une autre pour la Chambre. Ce travail a été confié à M. Butcher, de Toronto ; il est très capable, très expéditif, et je crois qu'il nous transmettra promptement les documents que nous aurons à communiquer à la Chambre. Ce que j'ai dit il y un instant, se rapportait à un incident particulier, dont j'avais entendu parler dans la journée et dont j'avais demandé un rapport spécial.

M. R. L. BORDEN : Ce que je veux dire, c'est que des copies des dépositions devraient être préparées aussi rapidement que possible et déposées sur le bureau de la Chambre.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 9 heures et 50 minutes.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 19 mars 1906.

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

PREMIERE LECTURE D'UN BILL RELATIF A L'INDEMNITE PARLEMENTAIRE ET AUX PENSIONS DES CONSEILLERS PRIVES.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) demande à déposer une proposition de loi (bill n° 18) tendant à abroger le chapitre 30 des Statuts de 1905, intitulé Acte concernant les pensions pour certains membres du Conseil privé, et le chapitre 43 des Statuts de 1905, intitulé Acte modifiant la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes.

Quelques VOIX : Donnez-nous des explications.

M. W. F. MACLEAN : Ce projet de loi est très simple. Il tend à abroger les deux lois passées l'année dernière, l'une relative aux indemnités et l'autre relative aux pensions. C'est dans ce but particulièrement que ce projet de loi est déposé. Sera-t-il adopté ou non, je n'en sais rien ; mais au moins il donnera à chacun de nous l'occa-

sion de se prononcer sur la question, et, en outre, il mettra le gouvernement à même de reviser le bill des pensions, une déclaration dans ce sens ayant été faite par le directeur général des Postes actuel (M. Aylesworth). Je ne saurais dire si ce dernier projet de loi sera déposé, mais je demande l'autorisation de déposer celui-ci et ce sera à la Chambre à l'adopter ou à le rejeter.

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

## LES CONCESSIONS DE TERRES ACCORDEES A LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QU'APPELLE-LAC-LONG-SAS-KATCHEWAN.

M. R. L. BORDEN demande :

1. La compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan a-t-elle droit d'avoir, recevoir ou choisir des terres publiques en vertu de quelque statut, et lequel, ou en vertu de quelque contrat avec le Gouvernement, et quel contrat ?
2. Quelle étendue a-t-elle droit d'avoir ?
3. Quelle est la superficie qui a été réservée en premier lieu et à même laquelle la compagnie devait choisir sa concession de terres ?
4. Quelles étaient les limites de cette réserve ?
5. La compagnie a-t-elle disposé de sa concession ou d'une partie d'icelle, et de laquelle, en faveur des autres compagnies ou personnes? Et dans l'affirmative, quand, en faveur de qui, à quelles conditions et en vertu de quel arrangement ?
6. Si la compagnie a ainsi disposé de sa concession de terres ou de quelque partie d'icelle, a-t-elle, en faisant cet arrangement, cédé ou transporté à l'acquéreur une étendue particulière de terres ou des terres devant être choisies dans cette même étendue particulière, ou a-t-elle simplement cédé ou transporté à l'acquéreur sa réclamation contre le Gouvernement pour la totalité ou quelque partie de sa concession de terres, ou de quelle autre manière a-t-elle procédé ?
7. La superficie réservée pour le choix de quelque partie de la concession de terres faite à la compagnie, et quelle partie, a-t-elle été subséquemment modifiée, changée ou augmentée en quelque manière ?
8. La superficie réservée pour le choix des terres dont la compagnie a ainsi disposé, a-t-elle été modifiée, changée ou augmentée par décret du conseil ou autrement ?
9. Dans l'affrmative, à quelle date, par quel acte, dans quelle mesure et de quelle manière a été fait tel changement, augmentation ou modification ?
10. Combien de temps après que la compagnie eut disposé de sa concession de terres susdite, cela est-il arrivé ?
11. Si ce changement, augmentation ou modification dans la superficie susdite a été fait par le rapport du conseil passé en août 1902, ou environ, sur le rapport et à la demande de qui, pour quelle raison ou quels motifs le dit décret du conseil a-t-il été passé ?
12. Quand l'adoption de ce décret du conseil a-t-elle été signifiée à la dite compagnie ?
13. La dite compagnie est-elle endettée envers le Gouvernement? Dans l'affirmative, pour quelles sommes, principal et intérêt indiqués séparément ? Sous l'empire de quel acte ou en vertu de quelle autorité cette dette a-t-elle été contractée ?
14. Le Gouvernement détient-il quelque garantie, et laquelle pour cette dette ? Quelle est la nature de la garantie et quelle est sa valeur estimative ?

M. W. F. MACLEAN.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le chapitre 60 de l'Acte 48-49 Victoria, sanctionné le 20 juillet 1885, autorise l'exécutif à accorder à cette compagnie de chemin de fer des terres du Dominion d'une superficie d'au plus 6,400 acres par mille de parcours de la voie de la compagnie depuis Régina jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Le chapitre 23 du statut 50-51 Victoria, sanctionné le 23 juin 1887, autorise l'exécutif à concéder à cette compagnie de chemin de fer des terres du Dominion, d'une superficie n'excédant pas 6,400 acres par mille de parcours de la voie de la compagnie à partir d'un point à proximité du terminus nord de la partie complétée de ce chemin de fer à Longlaketon ou dans son voisinage sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'à un point situé à l'endroit ou à proximité de l'endroit où le cinquante-deuxième parallèle de latitude traverse la rivière Saskatchewan du sud ; et de là jusqu'en un point situé au coude, ou à proximité du coude, de la rivière Saskatchewan du nord, avec embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'à peu près 325 milles.

2. Pour la partie de Régina au lac Long.. .. .. .. .. .. .. .. 128,000
Pour la partie reliant Longlaketon, ou son voisinage, à Prince-Albert.. .. .. .. ..1,497,344

M. FOSTER: L'honorable ministre ferait mieux de déposer son papier plutôt que de le lire sur ce ton de voix.

M. OLIVER : 3. Une superficie d'à peu près 258,228 acres a été réservée pour le choix de la compagnie par décret du conseil en date du 30 décembre 1884.

Quelques VOIX : A l'ordre, à l'ordre.

M. FOSTER : La Chambre a le droit de demander, je pense, que l'honorable ministre parle assez haut pour qu'on l'entende.

M. OLIVER : Ai-je toujours le droit de parler, Monsieur l'Orateur ?

L'ORATEUR - SUPPLEANT : Certainement, puisque vous répondez à la question.

M. R. L. BORDEN : Vous pourriez vous servir d'un mégaphone.

M. OLIVER (lisant) :

4. La superficie réservée comprend les sections à numéros impairs laissées à la disposition du gouvernement dans les townships suivants.

Partie du township 26, le tiers oriental du township 27, et cette partie du township 21 située au nord de la bande de terrain ré-

servée au chemin de fer canadien du Pacifique et au sud du lac Long, dans le rang 22 ; cette partie du township 21 située au nord de la zone de terrains du chemin de fer Canadien du Pacifique, ces parties des townships 22 et 23 à l'ouest du lac Long et la moitié orientale du township 26 dans le rang 23 ; les townships 21, 22, 23, 24, 27, 29, et cette partie du township 26, à l'ouest du lac Long, dans le rang 24 ; les townships 22, 23, 26, 27, 28 et 29 dans le rang 25 ; les townships, 24, 25, 26 27, 28 et 29 dans le rang 26, et les townships 25, 26, 27 et 28, dans le rang 27, tous à l'ouest du deuxième méridien.

5. Une superficie de 128,000 acres a été attribuée à la compagnie dite " Land Corporation of Canada," par transport en date du 5 février 1892. Les titres ont été émis pour toutes ces terres, à l'exception d'une demi-section. Il a été déposé au département, par la compagnie, au nom de diverses personnes, des demandes d'émissions de titres, au nombre de 117, pour des superficies n'excédant dans aucun cas une section, et cela entre les dates du 20 mars 1891 et du 5 septembre 1902. Il a été émis des titres pour toutes ces terres.

Il a été demandé un titre pour une superficie de 2,240 acres, au nom de Harvey Matthews, du lac de L'Ours-Blanc (Minnesota), en date du 22 septembre 1902. Il a été émis des titres pour cette étendue.

Une étendue de 30,614.90 acres a été assignée à Edmund Boyd Osler et Herbert Carlyle Hammond, de Toronto, et Augustus Meredith Nanton et Harry William Nanton, de Winnipeg, par les transports en date du 30 novembre.

Les titres ont été émis pour toutes ces terres. Une étendue de 97,164.06 acres a été attribuée à Augustus Meredith Nanton, de Winnipeg, par transport en date du 30 décembre 1902. Il a été émis des titres pour toutes ces terres.

Une superficie de 839,640.97 acres a été assignée à la " Saskatchewan Valley Land Company," en date du 25 octobre 1902. Ces terres ont toutes été désignées et on est à préparer l'émission des titres pour celles dont les arpentages sont faits.

Une superficie de 239.92 acres a été attribuée à la " Saskatchewan Valley Land Company " par transport en date du 21 mars 1903. Ces terres ont été choisies et on prépare actuellement l'émission des titres.

6. Dans le cas de chacun des transports, ou de chacune des demandes d'émission de titres, dont il est question à la réponse n° 5, la terre concédée, ou à être concédée, se trouvait décrite dans le document produit, si ce n'est dans le cas des deux transports de la " Saskatchewan Valley Land Company," en date respectivement du 25 octobre et du 21 mars 1903.

Le transport en date du 25 octobre 1902 transférait à la " Saskatchewan Valley Land Company," 839,640.97 acres de terre, plus ou moins, étant les terrains mis à part ou devant être mis à part par le gouvernement canadien pour les vendeurs (la compagnie dite " Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company") comme concession de terres, en raison de la voie ferrée construite par ladite compagnie, ou pour la partie de ce chemin déjà construite, aux termes et en vertu des dispositions du chapitre 60 des Actes du Parlement du Canada votés dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de feue Sa Majesté la reine Victoria, et en vertu du chapitre 23 des Actes dudit Parlement, décrété dans les cinquantième et cinquante-et-unième années dudit règne et les décrets du Conseil émis en exécution desdits statuts ; à l'exception, toutefois, des terres mentionnées dans les annexes A, B et C et des terres possédées, détenues ou réservées par le Gouvernement canadien comme garantie aux termes du contrat portant concession et intervenu entre le Gouvernement canadien et les vendeurs (ladite compagnie ci-dessus nommée), et des 128,000 acres de terre, partie de ladite concession de terres applicable aux premiers vingt milles de ladite voie ferrée, à partir de Régina, concédés précédemment à la compagnie dite " Land Corporation of Canada," et du terrain compris dans la voie ferrée et les emplacements des gares de la ligne des vendeurs, tels qu'ils existent, sous la réserve des conditions posées ou à être posées dans les titres de concession desdits terrains de l'Etat et du paiement de dix cents de l'acre comme droit d'arpentage sur ledit terrain, ainsi que du paiement de toutes les taxes qui deviendront dues ou qui pourront être réclamées en raison desdites terres ou d'aucune partie d'icelles, lesquels droits d'arpentage et taxes devront être payés par les acheteurs, leurs héritiers ou ayants-cause.

Le transport fait à la " Saskatchewan Land Company, " en date du 21 mars 1903 avait trait à une étendue additionnelle et était fait sous les mêmes conditions que le transport du 25 octobre 1902.

7. La superficie des terres laissées au choix de la compagnie dite " Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company," en exécution de la concession de terres qui lui avait été accordée, fut étendue subséquemment à la date du décret de l'exécutif du 30 décembre 18 par trois décrets en date respectivement du 4 février 1901, du 10 juin 1892 et du 1er août 1902.

M. FOSTER : Le ministre aura-t-il l'obligeance de me dire où il en est rendu de sa réponse ?

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. FOSTER : Je voudrais pouvoir suivre le ministre ; je suis très désireux d'entendre ce qu'il dit. Je voudrais savoir particulièrement s'il répond à toutes les questions. J'ai beaucoup de difficulté à saisir ce qu'il

dit, et je n'ai rien entendu de sa dernière réponse. Je serais presque tenté de lui demander de la répéter.

M. OLIVER : La Chambre désire-t-elle que je relise la réponse ?

M. BERGERON : L'honorable ministre ferait mieux de remettre le document au sténographe, s'il n'est pas capable de le lire assez haut pour que nous entendions.

M. R. L. BORDEN : Je puis assurer au ministre qu'il est absolument impossible de l'entendre même de l'endroit où je suis.

M. OLIVER : On ne peut m'obliger à me transformer en mégaphone pour faire plaisir à ces messieurs qui ne veulent pas rester tranquilles.

M. FOSTER : On vous entend mieux maintenant.

M. OLIVER (lisant) .

8. La réponse à cette question se trouve déjà faite par celle à la question précédente.

9. Les dates des décrets en conseil sont indiquées dans la réponse à la question n° 7. La superficie ajoutée par les décrets du Conseil, mentionnés dans la réponse à la question n° 7, à la réserve établie par le décret en conseil du 30 décembre 1884 couvre à peu près 4,287,208 acres.

10. Le transport le plus récent effectué par la compagnie du chemin de fer d'une portion quelconque de sa subvention en terres est en date, comme il a déjà été dit, du 21 mars 1903. Le décret en conseil le plus récent effectuant un changement dans la réserve des terres accordées à la compagnie du chemin de fer est en date du 1er août 1902.

11. Le 11 juin 1902, MM. A. D. Davidson et George F. Piper écrivirent au commissaire des terres fédérales qu'ils avaient acheté toutes les terres concédées à la compagnie de chemin de fer et qu'ils comptaient que le département leur accorderait la même superficie et la même latitude dans le choix de ces terres que celles accordées précédemment à la compagnie de chemin de fer. Voici en quels termes est rédigé le rapport fait au conseil par le ministre de l'Intérieur le 1er août de la même année :

Relativement à la concession de terres accordée il y a nombre d'années à la compagnie dite " The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company," et que ladite compagnie a refusé d'accepter sous prétexte que les terres assignées étaient impropres à la colonisation, le soussigné a l'honneur de soumettre que, après avoir donné beaucoup d'attention à l'étude de la question en vue d'arriver à un règlement quelconque de cette difficulté de vieille date, il a fait offrir il y a quelque temps à la compagnie de choisir les terrains dans toute l'étendue des terres domaniales disponibles, dans la province du Manitoba ou dans les territoires du Nord-Ouest. Toutefois, la compagnie a refusé d'accepter cette offre, déclarant qu'il lui était impossible de se procurer assez de terrains d'une nature convenable, et a intenté une action contre l'Etat, en vue de forcer le Gouvernement à lui procurer des terres en conformité des termes de la concession.

La compagnie ayant refusé d'accepter l'offre du département de lui laisser choisir, parmi les terres disponibles du Manitoba ou des territoires du Nord-Ouest, l'étendue stipulée dans l'acte de concession, le soussigné est d'avis maintenant qu'il faudrait restreindre la superficie dans laquelle il sera permis à la compagnie de faire son choix à la région primitivement assignée pour cette fin, et, en outre, aux terres comprises dans le document y annexé et que l'offre de lui permettre de choisir ses terrains parmi les terres disponibles du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest soit retirée et les terres ainsi décrites réservées pour les fins de cette concession de terres.

12. Le 11 août 1902, une copie du décret en conseil en date du premier août 1902, fut mise à la poste à l'adresse du colonel A. D. Davidson, en sa qualité d'agent de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan qui était cessionnaire de la compagnie de chemin de fer.

13. Oui ; elle doit $1,154,457.74 de principal et $392,047.08 d'intérêt.

En vertu des actes 48 et 49 Victoria, chapitre 60 et des actes 50 et 51 Victoria, chapitre 60, et des actes 50 et 51 Victoria, chapitre 23, des décrets du conseil du 26 juin 1889, du 31 octobre 1890, et du 18 décembre 1890, et d'un contrat signé le 5 août 1889, par feu le très honorable sir John A. Macdonald, à titre de ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux, et feu M. A. P. Bradley, en sa qualité de secrétaire de ce ministère, au nom de l'Etat, et par MM. Thomas G. Shaughnessy et C. Drinkwater, au nom de la compagnie.

14. L'Etat détient 493,269.34 acres de superficie en garantie du remboursement du reliquat des versements annuels de $80,000 payables à la compagnie pendant vingt ans en vertu des stipulations du contrat de transport des subventions signé le 5 août 1889.

Le Gouvernement ne juge pas à propos dans le présent cas de donner un état estimatif de la valeur des terres qui n'ont pas été examinées en vue d'une estimation.

## PROJET DE LOI TENDANT A REGLEMENTER LES COMPAGNIES DE TELEPHONE.

M. INGRAM :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de présenter au cours de la session un projet de loi relatif aux compagnies de téléphone ?

2. Quel montant a été payé aux témoins et autres pour frais de voyage ou autres en rapport avec l'enquête faite par le comité spécial sur les téléphones lors de la dernière session, y compris tous les montants payés pour des

commis, experts, frais de représentation à des conventions ou pour services rendus au dit comité spécial ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'autre jour, j'ai annoncé à l'honorable député qu'il obtiendra une réponse à la première partie de sa question lorsque le ministre des Chemins de fer et des Canaux déposera son bill tendant à modifier la loi des chemins de fer.

Voici la réponse à la deuxième partie de la question.

Etat des dépenses jusqu'à date :

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Frais de voyage et d'entretien pendant leur séjour à Ottawa de 42 témoins | $ 1,089 50 |
| 2. | Dépositions (sténographes) | 2,429 20 |
| 3. | Traitement d'un spécialiste chargé de renseigner le comité, pendant 10⅓ mois, du 20 mars 1905 au 31 janvier 1906 | 2,363 70 |
| 4. | Aides aux écritures, y compris dactylographes, distributeurs des dépositions, etc., etc | 1,966 50 |
| 5. | Frais de justice (MM. Chrysler et Bethume) | 800 00 |
| 6. | Transmission des documents, etc., reçus des gouvernements étrangers (en neuf langues différentes) | 762 00 |
| 7. | Loyer d'une chambre dans la ville pour la distribution de brochures | 110 00 |
| 8. | Indemnités de déplacement, etc.; dépenses du spécialiste pour assister à la convention des compagnies indépendantes de téléphone des Etats-Unis, à Chigaco | 100 00 |
| 9. | Enveloppes pour la distribution des procès-verbaux | 99 25 |
| 10. | Papeterie | 34 80 |
| 11. | Livres de téléphone et périodiques (souscriptions, etc.) | 22 06 |
| 12. | Divers | 1 90 |
| | | $ 9,778 91 |
| 13. | Impression des procès-verbaux et des dépositions (240,000 exemplaires) | 5,388 14 |
| | | $15,167 05 |

CAPITATION AUX ETATS-UNIS.

M. INGRAM :

1. Le Gouvernement sait-il que les fonctionnaires des Etats-Unis ont exigé deux dollars par tête de plusieurs Canadiens qui ont traversé la frontière ?

2. Aussi, que dans beaucoup de cas ces fonctionnaires perçoivent la dite taxe de capitation en territoire canadien quand ils savent que le voyageur a l'intention de passer aux Etats-Unis ?

3. S'est-on plaint au Gouvernement à ce sujet, et dans l'affirmative, ces plaintes ont-elles été portées à la connaissance du Gouvernement des Etats-Unis ? Dans la négative, pourquoi ?

4. Si le Gouvernement n'a pas communiqué avec les autorités américaines à ce sujet, prendra-t-il les dispositions nécessaires du moment qu'il se sera assuré du bien fondé des plaintes faites à ce sujet ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement sait que certains fonctionnaires des Etats-Unis exigent $2 de plusieurs Canadiens qui traversent la frontière. Il ignore que, dans certains cas, ces fonctionnaires perçoivent cette capitation sur le territoire canadien, mais il a appris que parfois les consuls américains ont chargé les capitaines des steamers de percevoir la capitation, attendu que la compagnie de navigation est responsable en vertu de la loi des Etats-Unis.

Le Gouvernement a fait faire à ce sujet des représentations aux autorités américaines. Celles-ci mises au courant de la situation dans certains cas ont généralement refusé d'infirmer les décisions de leurs fonctionnaires.

COMMUNICATIONS AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD PENDANT L'HIVER.

M. J. J. HUGHES :

1. Le Gouvernement ou l'un des ministères a-t-il adjugé l'entreprise de la construction d'un steamer destiné à la navigation d'hiver dans le détroit de Northumberland entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ?

2. Dans l'affirmative, quel sera le coût de ce steamer et quand sera-t-il prêt pour le service ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : 1. On construit présentement un steamer qui, de concert avec un autre, facilitera la navigation dans le détroit de Northumberland pendant l'hiver.

2. $215,000. Le premier juillet prochain.

TELEGRAPHE SANS FIL, SYSTEME MARCONI.

M. W. F. MACLEAN :

Quand le Gouvernement s'attend-il à avoir un service de télégraphie, d'après le système Marconi, à travers l'Atlantique.

L'honorable M. L. P. BRODEUR : Le poste de télégraphie au Canada est prêt et, dès que le nouveau poste anglais sera terminé, des dépêches commerciales seront transmises.

VENTE DES TERRES AU NORD-OUEST.

M. M. S. McCARTHY :

1. Depuis le 1er juillet 1886, combien de ventes de terres arables ou de pâturages (autres que des terres scolaires), comprenant 5,000 acres ou plus, ont été faites par le Gouvernement au Manitoba et au Nord-Ouest ?

2. Quand et à qui chacune de ces ventes a-t-elle été faite ? Quelle était la superficie, la situation et les limites dans chaque cas ?

3. Quel document public fait connaître les conditions de chacune de ces ventes, et où les membres de cette Chambre peuvent-ils en prendre connaissance ?

4. Dans chaque cas la vente comprenait-elle des sections paires ou impaires ou les deux ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : 1. Quatre.

2. Le 27 octobre 1905, vente à la compagnie d'élevage de Grand-Forks (à responsabilité limitée) de 9,452.65 acres au prix d'un dollar l'acre. Limites—townships 11 et 12, rang 11 ; townships 11 et 12, rang 12 et township 12, rang 13, le tout à l'ouest du 4e méridien.

Le 22 janvier 1906, vente à la compagnie d'élevage de Milk-River de 5,831.90 acres de superficie au prix d'un dollar l'acre. Limites—township 2, rangs 9, 10 et 11, à l'ouest du 4e méridien.

Le 21 janvier 1902, vente à la compagnie des pâturages de New Walrond (à responsabilité limitée) de 6,113.10 acres de superficie au prix de $1.25 l'acre. Limites—township 10, rangs 1 et 2 à l'ouest du 5e méridien.

Au mois de janvier 1904, vente à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan (à responsabilité limitée) de 140,253 acres de superficie au prix d'un dollar l'acre. Limites—townships 22 à 31 inclusivement, rangs 26 à 29 inclusivement, à l'ouest du 2e méridien et rangs 1 à 6 inclusivement, à l'ouest du 3e méridien.

3. Les règlements concernant les pâturages et les prairies qui s'appliquent aux deux premières ventes susmentionnées se trouvent dans le décret du Conseil du 15 février 1905. Je dépose maintenant des exemplaires imprimés de ces règlements sur le bureau de la Chambre afin que la députation puisse en prendre connaissance. La vente à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan (à responsabilité limitée) a eu lieu en vertu du décret du Conseil du 24 mai, dont je dépose maintenant une copie sur le bureau.

4. La première, la deuxième et la troisième des ventes prémentionnées comprenaient les sections paires et impaires et la quatrième vente ne comprenait que les sections paires.

M. FOSTER :

1. Le Gouvernement, depuis juillet 1905, par voie de transport ou de vente impliquant la coopération d'une compagnie de chemin de fer ou autrement, a-t-il conclu un arrangement en vertu duquel une grande étendue de terres publiques dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta est passée des mains du Gouvernement dans celles de particuliers ou de compagnies ?

2. Dans l'affirmative, quelle est l'étendue de ces terres, quelle est la nature de la transaction et quel prix a été payé ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Non.

M. M. S. McCARTHY.

DISTRICT DE KEWATIN.

M. W. J. ROCHE :

1. Pendant combien de temps le district de Kéwatin a-t-il été administré en vertu de la loi de Kéwatin ?

2. Quand le nouvel acte des territoires du Nord-Ouest a été adopté par la Chambre lors de la dernière session, Kéwatin était-il inclus dans ces territoires ?

3. Depuis la fin de la session de 1905, Kéwatin a-t-il été placé par proclamation sous l'empire de l'acte des territoires du Nord-Ouest ?

4. Dans l'affirmative, quelle est la date de la proclamation et quels sont les motifs du changement ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Du 7 octobre 1876, au 31 août 1905.

2. Non.

3. Oui.

4. Le 24 juillet 1905. Afin de faire disparaître l'anomalie que présentait un district séparé sous une administration différente, séparant complètement de l'ouest la partie orientale des territoires du Nord-Ouest.

SURTAXE SUR LES PRODUITS ALLEMANDS.

M. ARMSTRONG demande :

1. En quelle année le traité entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne a-t-il été dénoncé ?

2. Quand la surtaxe a-t-elle été mise sur les articles allemands importés en Canada, et quelles étaient les restrictions imposées ?

3. Quels sont les taux différentiels imposés par le Gouvernement allemand sur les articles suivants importés en Canada : blé, farine, avoine, bacon, jambon, beurre, fromage et pommes ?

4. Quel a été le montant total de nos importations d'Allemagne, chaque année, de 1896 à 1905, inclusivement ?

5. Quel a été le montant total de nos exportations en Allemagne, chaque année, pendant ladite période ?

6. Quel a été le montant de nos exportations en Allemagne, chaque année, pendant ladite période, concernant les produits suivants : blé, farine, avoine, bacon, jambon, beurre, fromage et pommes ?

7. Quelles mesures ont été prises pour améliorer l'état de choses actuel afin de favoriser le commerce du Canada ?

8. Quelles sont les relations commerciales actuelles entre le Canada et l'Allemagne ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. En 1898.

2. Au mois de novembre 1903. Les articles récoltés, produits ou fabriqués en Allemagne, et importés en Canada, seront frappés d'une surtaxe en sus des droits spécifiés à l'annexe A du tarif des douanes de 1897,—ladite surtaxe sera dans chaque cas d'un tiers du droit porté à la dite annexe.

3. Un avis publié dans le "Reichsanzeiger", le 14 juin 1898, fixait le 31 juillet 1898 comme date où le Canada cesserait de bé-

néficier du traitement de la nation la plus favorisée.

Le tarif général allemand impose les droits suivants sur les articles mentionnés par l'honorable député : Blé, 54 cents par 100 livres ; farine de blé, $1.14 par 100 livres ; avoine, 43 cents par 100 livres ; bacon, jambon, beurre et fromage, $2.17 par 100 livres ; pommes sèches, 43 cents par 100 livres. Les pommes vertes sont admises en franchise.

Au supplément n° 5 du tarif allemand est annexée la note suivante :

"Les articles imposables exportés des Etats qui traitent les navires et les produits allemands moins favorablement que ceux des autres pays, peuvent, en tant que cela n'est pas de nature à enfreindre des traités existants, être soumis à une surtaxe qui pourra varier jusqu'à 100 pour 100 des droits imposés par le tarif sur lesdits articles. On pourra aussi, et pour la même raison, imposer un droit n'excédant pas 20 pour 100 *ad valorem* sur toutes les marchandises admises en franchise d'après le tarif général."

On n'indique pas le pourcentage qu'il faut payer sur chaque article en particulier.

| Années finissant le 30 juin. | Total des importations. | Produits canadiens. | Produits étrangers. | Totaux. | Total du commerce. |
|---|---|---|---|---|---|
| | $ | $ | $ | $ | $ |
| 1896 | 6,454,705 | 606,919 | 150,612 | 757,531 | 7,212,236 |
| 1897 | 5,785,546 | 764,589 | 280,843 | 1,045,432 | 6,830,978 |
| 1898 | 5,763,784 | 1,419,096 | 418,352 | 1,837,448 | 7,601,232 |
| 1899 | 7,382,499 | 1,310,373 | 909,196 | 2,219,569 | 9,602,068 |
| 1900 | 8,706,641 | 1,108,163 | 607,740 | 1,715,903 | 10,422,544 |
| 1901 | 6,679,264 | 1,374,716 | 766,836 | 2,141,552 | 8,820,816 |
| 1902 | 10,919,994 | 1,298,654 | 1,393,924 | 2,692,578 | 13,612,672 |
| 1903 | 12,127,867 | 1,618,517 | 479,182 | 2,097,699 | 14,225,566 |
| 1904 | 8,028,544 | 1,358,910 | 460,313 | 1,819,223 | 9,847,767 |
| 1905 | 6,642,139 | 1,123,586 | 23,068 | 1,146,654 | 7,788,793 |

6. Si l'honorable député veut demander par voie de motion un rapport sur ce qui fait l'objet de cette partie de la question, je pourrai peut-être déposer immédiatement ce document.

7. La correspondance et les négociations n'ayant abouti, on imposera cette surtaxe. Le Gouvernement n'avait d'autre alternative à prendre.

8. Un représentant du gouvernement allemand a pressenti le gouvernement canadien sur ses intentions au sujet de la suppression de quelques-unes des mesures restrictives édictées par les deux pays. Lorsqu'ils s'occuperont de préparer la revision du tarif, les ministres étudieront les raisons invoquées par le représentant du gouvernement allemand.

FONCTIONNAIRES PUBLICS.

M. WALSH demande :

1. Les fonctionnaires publics ont-ils la permission de se livrer à des occupations ou à des affaires qui ne relèvent pas de leur service ?

2. Dans combien de départements cela est-il permis ?

3. Combien de fonctionnaires publics s'occupent d'affaires ou de travaux de leur service ?

4. Quelle est la pratique suivie par le Gouvernement à ce sujet ?

5. Quel règlement le Gouvernement impose-t-il à ce sujet aux directeurs de la poste, aux fonctionnaires des douanes et autres employés du service extérieur ?

6. Des personnes ont-elles été destituées ou menacées de destitution depuis le 1er janvier 1900, pour cette raison ?

7. Quelles sont ces personnes et en quelle qualité étaient-elles employées, quels appointements annuels chacune d'elles recevait-elle et quelle est la date de leur destitution ?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Les articles 13 et 14 de l'acte du revenu consolidé et de l'audition statuent que "nul personne ou fonctionnaire employé pour la perception, la gestion ou la comptabilité du revenu et recevant des appointements de mille piastres ou plus par année, n'exercera aucune autre profession, commerce ou emploi quelconque, dans le but d'en retirer un profit, soit directement, soit indirectement, et ne remplira aucun autre emploi lucratif quelconque, sauf dans l'un ou l'autre cas, avec la permission expresse donnée par un décret du Gouverneur rendu en conseil des ministres."

2. Le département des Douanes met en pratique la disposition de la loi mentionnée.

3. Le ministère des Douanes ne tient aucun état du nombre de fonctionnaires publics attachés à ce département qui s'occuperaient de travaux étrangers à leurs fonctions.

5. En général, les fonctionnaires du service extérieur observent parfaitement les dispositions de la loi qui les concerne.

6. Du 1er janvier 1900 jusqu'aujourd'hui, on n'a menacé de destitution, on n'a congédié aucun fonctionnaire du ministère des Douanes parce qu'il aurait transgressé la disposition du statut plus haut mentionné.

SALLE MILITAIRE DE STONEY-CREEK.

M. E. D. SMITH (par l'organe de M. Lancaster) demande :

Le Gouvernement sait-il que la toiture de la salle militaire de Stoney-Creek, comté de Wentworth, a été endommagée par le feu, que des fonctionnaires du département de la Milice ont examiné l'édifice l'automne dernier, et que rien n'a été fait jusqu'à présent pour le réparer, et aussi que les habillements emmagasinés dans l'édifice risquent d'être sérieusement endommagés ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défence) : Le gouvernement sait que le feu a causé des dommages à la salle militaire de Stony-Creek; qu'on n'a pas encore fait l'examen de cet édifice en vue des travaux à exécuter.

Quant aux habillements qui seraient, dit-on, emmagasinés dans ce dépôt, je rappellerai que le seul corps militaire ayant ses quartiers à Stony-Creek est la compagnie n° 5 du 77e régiment. Celui-ci a un dépôt central à Dundas. Dans ces circonstances, si le capitaine de cette compagnie conserve les habillements militaires aux quartiers de sa compagnie, il en a la garde et le soin. Il se trouve à assumer toute la responsabilité sous ce rapport et le ministère de la Milice n'est aucunement obligé de fournir un local pour ces effets.

CAMP MILITAIRE A SHERBROOKE.

M. TOBIN (par l'organe de M. Bureau) demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de réunir un camp militaire à Sherbrooke, cette année ?
2. Se propose-t-il d'acheter ou louer des terrains dans la ville de Sherbrooke ou aux environs dans le but d'y réunir annuellement des camps d'instruction ?
3. Des ordres ont-ils été donnés ou des mesures ont-elles été prises pour l'achat ou la location de ces terrains, ou des fonctionnaires du département ont-ils été autorisés à examiner ou choisir ces terrains ou à entrer en négociation avec quelque particulier ou avec le conseil municipal de Sherbrooke à cet effet ?
4. En dehors de la ville ou du comté de Sherbrooke, d'autres terrains dans les Cantons de l'Est ont-ils été examinés dans le même but et des rapports ont-ils été faits à ce sujet ? Dans la négative, pourquoi ? Dans l'affirmative, où et par qui ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1 et 2. Le ministère de la Milice n'a pas encore décidé s'il réunirait ou non un camp militaire à Sherbrooke. La question est à l'étude.

3. L'officier commandant à Québec s'est rendu à Sherbrooke pour y examiner certains terrains et pour consulter les autorités de cette ville.

4. Pas encore.

LA COMPAGNIE " NORTH-ATLANTIC TRADING ".

M. AMES demande :

1. Quel montant a été payé à titre de primes à la compagnie " North-Atlantic Trading ", du 1er juillet au 31 décembre 1905 ?
2. Quel montant restait dû à la compagnie au 1er janvier 1906 ?
3. Pour combien d'immigrants la compagnie a-t-elle reçu ou demandé un paiement entre le 1er juillet et le 31 décembre 1905 ?
4. Quels sont les montants supplémentaires réclamés par ladite compagnie ou qui lui ont été payés pendant les six mois susmentionnés pour annonces, brochures ou autres objets ?
5. Des brochures préparées à la demande du Gouvernement ont-elles été fournies à ladite compagnie pour distribution ? Dans l'affirmative, dans quelle mesure, et quel en est le coût ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. $56,287.86.
2. La compagnie n'a présenté aucune réclamation jusqu'à cette date.
3. Dans l'intervalle écoulé du 1er juillet au 31 décembre 1905 on a payé des primes pour le transport de 11,566 personnes.
4. $3,443.35.
5. Non.

VACANCE DU BUREAU DE POSTE D'ORILLIA.

M. BENNETT demande :

1. Depuis combien de temps la place de directeur de la poste à Orillia est-elle vacante ?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer quelqu'un à cet emploi ? Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Depuis le 22 octobre dernier.
2. Cette question est à l'étude.

DEVOIRS DES DIRECTEURS DE LA POSTE.

M. BENNETT demande :

1. Le département des Postes oblige-t-il les maîtres de poste à remplir en personne les devoirs de leur charge et à ne s'occuper d'aucune autre besogne ?
2. Dans l'affirmative, cela influe-t-il sur le salaire payé au maître de poste ? Ou bien, quelle est la règle à ce sujet ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Il est de tradition au ministère d'exiger des receveurs qu'ils s'acquittent personnellement des fonctions de leur charge, et lorsque l'importance d'un bureau de poste demande que le receveur consacre tout son temps à sa besogne, et que son traitement est pleinement suffisant, on estime préférable qu'il ne se livre pas à d'autre occupation.

DRAGAGE A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. McLEAN demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer un surintendant de dragage dans l'Ile du Prince-Edouard ?
2. Le département des Travaux publics a-t-il pris une décision au sujet des endroits où seraient employés les dragues dans les eaux de l'Ile du Prince-Edouard, au cours de la campagne 1906 ? Dans l'affirmative, où ces dragues seront-elles placées ?
3. Le Gouvernement sait-il qu'il est urgent de draguer le chenal au havre de Crapaud, comté de Queen, I.P.-E. ? Des travaux de cette nature seront-ils exécutés dans ce havre au cours de cette année ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Il existe déjà un surintendant des travaux de dragage pour les Provinces maritimes, y compris l'Ile du Prince-Edouard.
2. Le programme des travaux de dragage à exécuter, au cours de la campagne de 1906, est à l'étude.

SERVICE POSTAL A COLDWATER ET LAWSON.

M. BENNETT demande :

Quel est l'entrepreneur du service des dépêches entre Coldwater, Lawson et Lovering ou l'une ou l'autre de ces localités ? Quel est le montant payé pour ce service ? Cette entreprise a-t-elle été adjugée avec concurrence et publicité ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : En 1897, il a été passé un marché pour ce service, et cela par voie de concurrence et de publicité, et l'entreprise a été adjugée au concurrent qui avait offert le rabais le plus considérable ; M. W. H. Lovering, au prix de $130 l'an. A l'expiration du marché en 1901, il a été renouvelé et accordé au même entrepreneur, au même prix, pour une période de quatre années se terminant le 31 mars 1905 ; puis, à cette dernière date, le marché a été de nouveau renouvelé en faveur du même entrepreneur, au prix annuel de $156.

COURRIERS DE CHEMINS DE FER DANS YORK-NORD.

M. LENNOX demande :

1. Combien a-t-il été nommé de courriers de chemins de fer dans la division de York-nord, depuis 1896 ?
2. Quels sont leurs noms et quel est le domicile de chacun de ces courriers ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Six, dont l'un a, depuis, démissionné.
2. B. J. O'Brien, Laskay, Ont.; F. Kavanagh, Queensville, Ont.; A. E. Cain, Newmarket, Ont.; J. A. M. Armstrong, Lloydtown, Ont. (a résigné) ; L. Wilson, Lloydtown, Ont.; J. F. Doyle, Lloydtown, Ont.

LAC SAINT-LOUIS—LEVES HYDROGRAPHIQUES.

M. PICHE demande :

Les levés hydrographiques du lac Saint-Louis sont-ils maintenant terminés ?
2. Si oui, depuis quand le sont-ils ?
3. Si non, quand devront-ils l'être ?
4. A quelle date les cartes de ces levés pourront-elles être livrées aux intéressés et au public ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

A la première question de l'honorable député, la réponse est : Non.

A la troisième question, la réponse est : L'exploration sera terminée vers le premier juillet prochain. Les plans devront être faits pour le premier de mai 1907.

A la quatrième question : Durant la saison de 1907.

LAC DES DEUX MONTAGNES—LEVES HYDROGRAPHIQUES.

M. PICHE demande :

Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire faire des levés hydrographiques dans le lac des Deux-Montagnes ?
2. Si oui, quand ce travail devra-t-il commencer et combien de temps faudra-t-il pour l'achever ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

A la première question de l'honorable député, la réponse est : Oui.

A la deuxième question : Durant la saison prochaine. Cela prendra deux saisons.

CONCESSION DE TERRES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. LAKE demande :

1. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a-t-elle terminé le choix des terres de sa concession ?
2. A-t-il été délivré des titres pour toutes les terres choisies ?
3. Dans la négative, combien reste-t-il de ces terres à choisir et combien y a-t-il encore de titres à délivrer ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. Il a été délivré des titres ou ces titres sont en voie d'être délivrés pour toutes les terres, sauf celles qui n'ont pas encore été arpentées.
3. Il y a une étendue de 1,541,585 acres de terres pour lesquelles il n'a pas encore été délivré de patentes.

OUVERTURES DES RESERVES SAUVAGES.

M. LAKE demande :

1. Quelles sont les réserves indiennes ou les parcelles de ces réserves qui ont été mises sur le marché ou livrées à la colonisation, depuis le 1er janvier 1905, et sous quelles conditions ?

2. Le Gouvernement se propose-t-il d'ouvrir ainsi des réserves ou parties de ces réserves au cours de la présente année ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. La seule réserve indienne ou parcelle de telle réserve, mise en vente, depuis le 1er janvier 1905 est une partie de la réserve indienne de l'Assiniboïa, comprenant les neuf sections méridionales de cette réserve, mises en vente aux enchères, à Sintaluta, Saskatchewan, mercredi le 14 ultimo. Les terres ont été mises en vente par quarts de sections, au comptant, ou un cinquième du prix d'achat comptant et le reste en quatre versements annuels avec intérêt à 5 pour 100.

2. Nous avons l'intention de mettre en vente les terres suivantes, qui ont déjà été rétrocédées par les Indiens pour être vendues à leur bénéfice :

(a) Une partie de la réserve des Assiniboines, numéros 110 et 111, située à environ 13 milles au sud de Battleford, comprenant 22 sections et demi, lesquelles ont été subdivisées en vue de leur vente.

(b) Une partie de la réserve Alexander, n° 134, à environ 25 milles d'Edmonton, comprenant 9,518 acres, rétrocédés par les Indiens pour être vendus à leur bénéfice, et qui seront subdivisés à aussi bref délai que possible, en vue de la vente.

(c) Une partie de la réserve de la Côte Indienne, n° 64, située à Kamsack, comprenant environ 32 sections, rétrocédées par les Indiens en vue de la vente et qui seront subdivisées dans ce but, à aussi brève échéance que possible.

BUREAU DE POSTE A BLOOMING-POINT, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. McLEAN demande :

Le ministre des Postes a-t-il reçu une pétition des habitants de Blooming-Point, comté de Queen (I.P.-E.), demandant l'établissement d'un bureau de poste au centre de l'extrémité nord du district de Blooming-Point, et d'un service de dépêches tri-hebdomadaire ? Dans l'affirmative, quelle est la décision prise à cet effet ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Le 7 mars 1906, il a été transmis au ministère une requête de Allan McDonald et autres, demandant l'établissement d'un bureau de poste, à deux ou trois milles de distance de Blooming-Point, comté de Queen (I.P.-E.). Le même jour, cette requête fut renvoyée au sous-inspecteur à Charlottetown, afin qu'il fît enquête et dressât son rapport à cet égard. Il n'a pas encore été transmis de rapport au ministère.

BRISE-LAMES A WOOD-ISLAND, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN.

1. Le Gouvernement sait-il qu'une partie du brise-lames aux îles Wood, I.P.-E., a été emportée par la mer, ce qui l'an rendu impropre aux usages de la navigation ?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de faire exécuter immédiatement ces travaux réparateurs du brise-lames ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (Premier ministre :

1 et 2. L'ingénieur ordinaire nous a transmis un rapport sur l'état actuel de ce brise-lames, et la chose est à l'étude.

NOUVELLE DRAGUE POUR L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN :

1. La construction du nouveau dragueur pour l'île du Prince-Edouard est-elle terminée et est-il prêt pour le service ?

2. Dans l'affirmative, où se propose-t-on de le faire fonctionner en premier lieu, et quels havres de l'Ile du Prince-Edouard se propose-t-on de draguer pendant la prochaine saison ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. La construction du dragueur en question est terminée, mais l'épreuve voulue n'a pas encore été faite.

2. Le programme des travaux de dragage dans l'île du Prince-Edouard, pour la campagne 1906, est à l'étude.

DRAGAGE DE PORT-PINETTE, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition ou un compte rendu d'une assemblée publique tenue au sujet du dragage du havre de Pinette, (I.P.-E.) ?

2. L'exploration de ce havre a-t-elle été faite ou ordonnée ? Dans ce dernier cas, quelle est la nature du rapport ?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de faire exécuter, pendant la prochaine campagne, le dragage du havre ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministère.

1. Oui.

2. Il a été fait un examen, mais il n'y a encore rien de décidé sur cette question qui fait actuellement l'objet des études du ministère.

CANONNIERES COULEES BAS DANS LA RIVIERE THAMES, ONTARIO.

M. KEMP (par l'organe de M. Lancaster):

1. Le Gouvernement a-t-il été informé qu'un citoyen des Etats-Unis a essayé de se faire donner certaines canonnières coulées par ordre d'un officier anglais dans la rivière Thames, près de Chatham, Ontario, en 1813, dans le but de les transporter aux Etats-Unis pour y être exhibées comme trophées ?

2. Dans l'affirmative, quelle décision le Gouvernement se propose-t-il d'adopter à ce sujet ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouverne-

ment a entamé des pourparlers avec les autorités britanniques au sujet de cette question.

RACHAT DES MONNAIES D'ARGENT USEES.

M. A. MARTIN :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de racheter les monnaies usées d'argent du Canada actuellement en circulation ou de remédier aux inconvénients causés par cette circulation ?

2. La refonte de ces monnaies entraînerait-elle une forte perte pour le Gouvernement ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Quoique la loi ne contienne aucune disposition explicite relative au rachat des monnaies usées d'argent, de petites sommes ont été rachetées en différents temps. On se propose pour obvier à toute difficulté, de déposer un projet de loi concernant le rachat de cette monnaie.

Le coût de la refonte est comparativement minime.

REUNION DE TERRE-NEUVE ET DES INDES OCCIDENTALES ANGLAISES AU CANADA.

M. A. MARTIN :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures, pour réunir Terre-Neuve et les Antilles au Canada, ou des progrès ont-ils été faits dans ce sens ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces mesures ? Dans la négative, pourquoi des mesures n'ont-elles pas été prises ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le gouvernement de Terre-Neuve sait que nous sommes prêts à nous aboucher en tout temps avec lui au sujet de l'entrée de cette colonie dans la confédération. Relativement aux Indes occidentales anglaises, nous voulons bien entrer en relations avec elles, mais nous ne sommes pas disposés en ce moment à entamer la question de l'union politique.

CASERNES MILITAIRES A MONTREAL.

M. MONK :

1. Le Gouvernement a-t-il obtenu un emplacement pour l'érection de casernes à Montréal ? Et dans l'affirmative, quel est l'emplacement chosi ?

2. Si un choix n'a pas encore été fait, quelle est la cause du délai et quelles négociations ont été faites à ce sujet ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Plusieurs terrains ont été offerts, mais aucun choix n'a encore été fait.

2. L'emplacement sera acheté à même les fonds que réalisera la vente de l'île Sainte-Hélène à la ville de Montréal, soumis toutefois à la ratification du Parlement. La ville cherche à se faire accorder, par la législature de Québec, l'autorisation de prélever le montant nécessaire par voie de contribution et de le remettre au receveur général. Dans l'intervalle, le ministère de la Milice ne peut rien faire.

L'UTILISATION DE LA FORCE HYDRAULIQUE DES CHUTES NIAGARA.

M. LANCASTER :

1. Le Gouvernement sait-il si quelque correspondance a été échangée entre le président ou le gouvernement des Etats-Unis et les autorités impériales demandant que le gouvernement fédéral ne permette pas d'utiliser la force hydraulique de la rivière Niagara pour des fins d'électricité, mais qu'il conserve intacte la beauté des chutes de Niagara ?

2. Dans l'affirmative, prendra-t-on les moyens d'indemniser les intérêts privés ou industriels qui pourraient être lésés ?

3. Quelles instructions, s'il en est, ont été données aux représentants canadiens faisant partie de la commission nommée à cet effet ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je dirai à l'honorable député qu'il n'est pas à la connaissance du Gouvernement que pareilles propositions ont été faites par le gouvernement des Etats-Unis.

L'HOPITAL D'IMMIGRATION A QUEBEC.

M. MONK :

1. Le montant de $30,000 voté l'an dernier pour la construction d'un hôpital à Québec pour y traiter les immigrants atteint de trachoma a-t-il été dépensé en entier ? Combien le terrain a-t-il coûté ?

2. Quel montant total a été dépensé jusqu'à date pour ledit hôpital ?

3. Combien d'immigrants ont été traités dans ledit hôpital au cours des trois dernières années ?

4. Quel montant a été dépensé pendant les deux dernières années pour l'entretien de cet hôpital ?

L'honorable FRANK OLIVER (Ministre de l'Intérieur) :

3. Le nombre d'immigrants qui ont été soignés à l'hôpital de Québec, est :

| | |
|---|---|
| Pendant l'exercice 1903-1904.. .. .. .. | 817 |
| Pendant l'exercice 1904-1905.. .. .. .. | 1,422 |
| Jusqu'au mois de décembre de l'année financière 1905-1906.. .. .. .. .. | 528 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 2,767 |

4. Dépenses brutes pendant l'exercice 1903-1904, $6,025.76, moins la remise de $1,606.60 faite par les compagnies de navigation, soit un total de dépenses nettes de $4,419.16 pour l'exercice fiscal 1903-1904 ; dépenses brutes pour l'exercice 1904-1905, $15,277.27, moins la remise de $13,143.07 faite par les compagnies de navigation, soit un total de dépenses nettes pour l'exercice 1904-1905, de $2,134.20 ; total des dépenses nettes pour ces deux exercices, $6,553.36.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a répondu pour son ministère seulement ; je répondrai

à la première partie de la question pour le ministère des Travaux publics :

1. Le contrat de la construction de l'hôpital a été signé. Aucun terrain n'a été acheté ; l'édifice sera construit sur le site qu'occupait l'hôpital qui a été détruit par le feu.

2. Le montant total qui a été dépensé jusqu'à date est de $41,247.71, ainsi réparties :

| | |
|---|---|
| Sur l'édifice incendié.. .. .. .. | $34,731 22 |
| Sur le bâtiment temporaire.. | 6,176 55 |
| Sur le nouvel édifice.. .. .. .. | 339 84 |
| | $41,247 71 |

ETUDE TOPOGRAPHIQUE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. MONK :

1. Quel montant total a été dépensé jusqu'à date pour les études du canal projeté de la baie Georgienne entreprise par le gouvernement actuel ?

2. Les travaux d'études sont-ils achevés ?

3. Les personnes chargées des travaux d'études ont-elles fait rapport au Gouvernement ? Dans l'affirmative, quels rapports ont été faits, par quels officiers, et à quelles dates ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. $460,361.13.

2. Presque toutes les études sur le terrain sont terminées et le corps des ingénieurs est occupé maintenant à terminer les plans, les devis, etc.

3. Un rapport des travaux faits a été soumis et sera intercalé dans le rapport annuel du ministère des Travaux publics pour l'exercice 1904-1905.

AMELIORATIONS A L'HOTEL DES POSTES DE MONTREAL.

M. MONK :

1. Quelles améliorations ont été faites au bureau de poste de Montréal avec la somme de $25,000 votée par le Parlement l'an dernier ?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'agrandir le bureau de poste de Montréal et de donner plus de facilités au public ?

3. Quand ces améliorations seront-elles faites ?

L'honorable A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Il n'y a encore rien de fait. Le ministère des Postes attend de connaître quel effet auront sur le bureau central l'établissement des bureaux auxiliaires dans la ville de Montréal, avant d'entreprendre ces améliorations.

UN STEAMER ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. MACLEAN :

Le Gouvernement se propose-t-il de demander des soumissions pour la construction immédiate d'un steamer pour service d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et de la terre ferme ?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Il y a actuellement en construction un steamer qui de concert avec un deuxième steamer, facilitera la navigation hivernale dans le détroit de Northumberland.

PROTECTION CONTRE LA MORVE.

M. STAPLES :

1. Combien de chevaux ont été traités pour la gourme par le procédé Mallein dans le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan, respectivement, par des agents du Gouvernement ?

2. Quels étaient les propriétaires des chevaux ?

3. Quel était le nom du fonctionnaire et la date ?

4. Quand les chevaux ont-ils été abattus dans chaque cas ?

5. Quand les propriétaires ont-ils été indemnisés dans chaque cas ?

6. Quel montant les propriétaires respectifs ont-ils reçu, et quelle était l'évaluation dans chaque cas ?

7. Quelles étaient les variations de la température dans chaque cas, avec indication du degré le plus haut et le plus bas ?

8. Combien de cas ont été mis en quarantaine ? Quels étaient les propriétaires et quelle a été la durée de la quarantaine ?

9. Sur combien d'animaux a-t-on fait de nouvelles expériences et avec quel résultat ? Quelques-uns de ces derniers ont-ils été abattus par la suite ? Dans l'affirmative, quelle indemnité a été payée ? Quels étaient les propriétaires, et quel montant a été payé à chacun ?

10. Dans les cas où les chevaux ont été abattus après expériences faites, en a-t-on fait un examen pour connaître les résultats ? Dans l'affirmative, quel a été le résultat dans chaque cas, et quels étaient les propriétaires ?

11. Le Gouvernement se propose-t-il de changer son système au sujet de cette épizootie ? Dans l'affirmative, quelles nouvelles mesures adoptera-t-il ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Les renseignements que comporte cette question réclameront les services de deux clercs supplémentaires pendant un ou deux mois. Si l'honorable député veut obtenir ces renseignements, il devra demander un ordre de la Chambre.

LA PROTECTION DES OUVRIERS SUR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) :

1. Des mesures ont-elles été adoptées pour assurer aux ouvriers employés à la construction du chemin de fer transcontinental le paiement de salaires raisonnables, conformément à la résolution de la Chambre des communes en date de mars 1900, et à l'article 205, chap. 58 de l'acte des chemins de fer de 1903, dans le cas (*a*) de contrats déjà donnés ou à donner par les commissaires pour la construction dudit chemin ; (*b*) de contrats déjà donnés ou à donner par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

2. D'autres dispositions pour la protection des travailleurs ont-elles été insérées dans ces contrats ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre du Travail):

1. (a) La formule de contrat adopté par les commissaires du Transcontinental National contient les dispositions suivantes relatives au paiement de salaires raisonnables aux ouvriers employés à la construction de cette partie du chemin que construira la commission :

" Tous les artisans, journaliers, ou autres personnes qui contribueront à l'exécution des travaux qui font l'objet du présent contrat recevront les salaires qui sont généralement reconnus comme salaires courants pour des artisans compétents, dans le district où les travaux sont en cours, et s'il n'y a pas de salaires courants dans ce district, ils recevront un salaire juste et raisonnable, et dans le cas de divergence d'opinion sur la question des gages courants ou des gages raisonnables, le différend sera tranché par le ministre du Travail, dont la décision sera finale.

" Cette convention est assujettie aux règlements qui sont maintenant en vigueur ou qui pourront devenir en vigueur pendant la construction des travaux qui font l'objet du présent contrat, pourvu que ces règlements émanent de l'autorité du ministère du Travail et se rapportent ou pourront se rapporter auxdits travaux."

(b) La formule du contrat qu'a adopté la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique contient les dispositions suivantes relatives au paiement des gages raisonnables aux ouvriers employés à la construction de cette partie du chemin que construira la compagnie :

" Tous les artisans et journaliers qui contribuent à l'exécution des travaux qui font l'objet du présent contrat, recevront des salaires qui sont généralement reconnus comme salaires courants pour des artisans compétents, dans le district où les travaux sont en cours, et s'il n'y a pas de salaires courants dans ce district, ils recevront des salaires raisonnables ; dans le cas d'une divergence d'opinion sur la question des salaires courants ou des salaires raisonnables, la dispute sera tranchée par le ministre du Travail, dont la décision sera finale."

2. La formule du contrat adoptée par la commission du chemin de fer transcontinental et par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique contient des clauses assurant le prompt et entier paiement par les entrepreneurs, de toute la main-d'œuvre pour les travaux de construction, ou s'y rattachant; interdisant l'usage de liqueurs enivrantes sur le lieu des travaux ou aux environs; ordonnant l'exécution de la loi relative à l'hygiène dans les entreprises de l'Etat ainsi que des règlements faits ou à être faits, en conformité de ladite loi ; obligeant les entrepreneurs, à leurs propres frais, à prendre les dispositions nécessaires pour assurer la visite médicale et sanitaire de tous les employés et à s'assurer, à cet effet, les services de médecins autorisés et de fournir les remèdes, les instruments de chirurgie et les hôpitaux nécessaires ; les fonctions du personnel médical ne devront pas comprendre uniquement le traitement des malades et des blessés, mais aussi l'inspection des campements, des demeures et des travaux au moins une fois par mois, ou plus souvent, si l'ingénieur croit que c'est nécessaire. Toutes ces dispositions ont été mises dans le contrat pour la protection des ouvriers.

NAUFRAGES SUR LA COTE DU PACIFIQUE.

M. RALPH SMITH demande :

1. Combien de naufrages de navires anglais ou étrangers ont eu lieu sur la côte du Pacifique dans les eaux canadiennes depuis 1900 jusqu'à la présente date, en 1906 ?
2. Combien de pertes de vie dans chaque cas ?
3. Quel a été le montant total des pertes, navires et cargaisons ?
4. Le Gouvernement a-t-il institué quelques enquêtes spéciales sur la cause de ces naufrages ?
5. Dans l'affirmative, à quoi attribue-t-on ces naufrages ?
6. Dans les rapports d'enquêtes, a-t-il été fait mention de l'inspection des navires et de leurs machines par des inspecteurs de la Colombie-Anglaise ?
7. Quel était le port d'enregistrement de chaque navire naufragé ?
8. Quelle était la date de construction de chaque navire ?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : La réponse à ces questions sera très volumineuse et on est actuellement à la préparer. Elle sera donnée plus tard, sous forme de rapport, si l'honorable député veut bien faire une motion à cet effet.

LE PONT DE QUEBEC.

M. MONK demande :

1. Quel montant total a été payé par le gouvernement fédéral jusqu'à la présente date pour la construction du pont de Québec ?
2. Quel est le montant total d'obligations garanties par le gouvernement relativement à la construction dudit pont ?
3. Quels progrès ont été accomplis dans les travaux de construction dudit pont ?
4. Quelle proportion des obligations garanties par l'Etat a été négociée, et à quel prix ?
5. Quelques-unes de ces obligations ont-elles été données en nantissement ? Dans l'affirmative, à qui ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Jusqu'aujourd'hui, il a été payé $334,353.03. Le chiffre des obligations garanties par le gouvernement est de $6,678,200. Aucune partie des obligations n'a été négociée. La compagnie du pont de Québec a été autorisée à donner ses obligations en nautissement à la donner ses obligations en nantissement à la Banque de Montréal et à la Banque de Paris et des Pays-Bas, pour se procurer de l'argent, et une partie de l'émission a été ainsi donnée en nantissement.

DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

M. MONK demande :

1. Quels sont les trois directeurs qui représentent actuellement le gouvernement dans le bureau des directeurs de la compagnie de pont et de chemin de fer de Québec ?

2. Quels sont les huit autres directeurs de la dite compagnie ?

3. Qui est actuellement président de ladite compagnie, et quand a-t-il été nommé à cette charge ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Les trois directeurs qui représentent le gouvernement sont MM. Laliberté, Narcisse Rioux et Dumoulin, gérant de la banque Molson.

2. J'ignore les noms des autres directeurs.

3. Le président est M. Parent.

LE REVENU POSTAL DE BRANTFORD.

M. COCKSHUTT (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. Quel a été le montant total des recettes du bureau de poste de Brantford, chaque année, depuis 1900 jusqu'à 1905 inclusivement ?

2. Quel a été la valeur des bons de poste émis au bureau de Brantford pendant la même période ?

3. Quelle a été la valeur des bons de poste remboursés audit bureau pendant la même période ?

L'honorable A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Revenu :

| | |
|---|---|
| 1900 | $26,550 78 |
| 1901 | 28,796 67 |
| 1902 | 32,349 07 |
| 1903 | 33,748 43 |
| 1904 | 36,773 56 |
| 1905 | 42,921 10 |

2. Valeur des bons de poste émis :

| | |
|---|---|
| 1900 | $2,641 24 |
| 1901 | 2,991 19 |
| 1902 | 2,818 15 |
| 1903 | 3,920 38 |
| 1904 | 4,862 49 |
| 1905 | 6,903 85 |

3. Valeur des bons de poste remboursés :

| | |
|---|---|
| 1900 | $ 9,328 21 |
| 1901 | 10,093 10 |
| 1902 | 10,927 02 |
| 1903 | 11,032 88 |
| 1904 | 15,427 51 |
| 1905 | 16,061 53 |

REVENU DOUANIER DE BRANTFORD.

M. COCKSHUTT (par M. Lancaster) demande :

1. Quel montant de droits de douane a été perçu au port de Brantford chaque année de 1900 à 1905 inclusivement ?

2. Quel a été le coût annuel de la perception de ces droits ?

Sir WILFRID LAURIER.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) :

| | Revenu douanier. | Coût de la perception. |
|---|---|---|
| 1899-1900 | $178,540 10 | $3,660 15 |
| 1900-1901 | 198,147 58 | 3,812 16 |
| 1901-1902 | 213,887 19 | 3,197 77 |
| 1902-1903 | 263,223 30 | 3,907 10 |
| 1903-1904 | 262,237 11 | 4,742 75 |
| 1904-1905 | 225,662 86 | 4,832 23 |

BUREAU DE POSTE DE BRANTFORD—SALAIRES ET GAGES.

M. COCKSHUTT (par M. Lancaster), demande :

1. Quel montant total des gages a été payé au bureau de poste de Brantford à tous les employés, chaque année, de 1900 à 1905 inclusivement ?

2. Quels gages ont été payés aux facteurs pendant la même période ?

3. Quel est le nombre actuel d'employés dans le bureau de poste de Brantford ?

4. Quel salaire est payé à chacun d'eux ?

L'honorable M. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

| | | |
|---|---|---|
| 1. | 1899-00 | $ 8,386 57 |
| | 1900-01 | 9,342 28 |
| | 1901-02 | 9,933 03 |
| | 1902-03 | 11,335 02 |
| | 1903-04 | 12,292 07 |
| | 1904-05 | 12,909 15 |
| 2. | 1899-00 | 2,595 00 |
| | 1900-01 | 3,630 00 |
| | 1901-02 | 4,203 75 |
| | 1902-03 | 5,223 64 |
| | 1903-04 | 5,462 91 |
| | 1904-05 | 6,039 25 |
| 3. | Vingt (20). | |
| 4. | Raymond, W. G., directeur. | $2,000 |
| | Montgomery, J. C., adjoint. | 1,100 |
| | Tranmer, E. G., commis. | 800 |
| | Tisdale, W. F., commis. | 700 |
| | Taylor, G. D., commis. | 700 |
| | Hartley, H. J., commis. | 650 |
| | Nightingale, G. E., commis. | 475 |
| | Heath, V. S., commis. | 410 |
| | Mizener, A. S., commis. | 300 |
| | Carlin, R. J., commis. | 240 |
| Facteurs. | | par jour. |
| | Waddington, H. | $2 25 |
| | Schuler, W. | 2 25 |
| | Lake, W. | 2 25 |
| | Aitken, A. | 2 25 |
| | Broatch, Geo. | 2 25 |
| | Cox, J. A. | 1 75 |
| | Adam, J. A. | 1 75 |
| | Lutes, C. | 1 75 |
| | Stevens, A. J. | 1 75 |
| | Ion, F. E. | 1 50 |

ABSENCES ET EXTRAS DES EMPLOYES DU BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.

M. MONK demande :

1. Les employés du bureau de poste de Montréal, dans le service intérieur ou extérieur, sont-ils obligés de travailler en sus des heures réglementaires ? Dans l'affirmative, à quel

taux sont-ils payés pour ce service supplémentaire ?

2. Une déduction est-elle faite du salaire des employés dudit bureau de poste quand ils sont absents par suite de maladie ou pour toute autre cause justifiable ? Dans l'affirmative, quel est le taux de cette réduction ?

L'honorable A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Non.

2. Chaque cas d'absence est traité selon son mérite et le salaire est accordé ou retenu, selon les circonstances. La déduction, quand elle est faite équivaut au salaire que l'employé aurait gagné, s'il ne se fût pas absenté.

QUAI DE GRANDE VALLEE.

M. MONK demande :

1. Quel est le coût total du quai construit par le présent Gouvernement à Grande-Vallée, P.Q.?

2û. Quelle recette le Gouvernement a-t-il perçue pour ledit quai pour l'année expirée le 30 juin 1905 ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. $57,488.13.

2. Aucune ; le quai a été terminé dans l'été de 1905, seulement.

ERECTION D'UN BUREAN DE POSTE A MAGOG.

M. WORTHINGTON :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire ériger un bureau de poste dans la ville de Magog, comté de Stanstead, au cours de la présente année ?

2. S'il ne se propose pas de le faire construire maintenant, quand projette-t-il de le faire ?

3. A-t-on choisi l'emplacement où l'on érigera ce bureau dans la ville de Magog ? Dans l'affirmative, où est-il situé ?

4. Si l'emplacement est choisi, de qui l'a-t-on acheté et quel prix l'a-t-on payé ?

5. Quelque citoyen de la ville de Magog a-t-il été autorisé à acheter ou à entamer des négociations dans le but d'acheter ou d'acquérir un emplacement pour un bureau de poste ?

6. Si l'on a choisi un emplacement, s'y trouve-t-il des bâtiments qu'on devra faire disparaître ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Les plans sont en voie de préparation.

3. Oui, rue des Pins.

4. On l'a acheté de MM. H. N. Rivard et A. Tourigny, au prix de $3,200.

5. M. le docteur Goyette a obtenu une promesse de vente des propriétaires.

6. Oui.

FOURNITURE DE LA FARINE AUX PENITENCIERS.

M. STAPLES :

Des soumissions ont-elles été demandées pour la fourniture de la farine aux pénitenciers (1) de Kingston, (2) de Saint-Vincent de Paul, et (3) de Dorchester, respectivement ? Quelle quantité était stipulée et à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée dans chaque cas ?

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) :

1. Oui ; il a été reçu neuf soumissions pour 1,450 barils. L'entreprise a été adjugée à la Campbell Milling Company, à responsabilité limitée, de Toronto-Junction, dont la soumission, à $3.84, était la plus basse,—marchandise délivrée franco à quai, à Kingston.

2. Oui ; il a été reçu neuf soumissions pour 1,000 barils. L'entreprise a été adjugée à la Campbell Milling Company, à responsabilité limitée, de Toronto-Junction, dont la soumission, à $3.84, était la plus basse—marchandise délivrée franco en gare de Saint-Vincent de Paul.

3. Oui ; il a été reçu huit soumissions pour 700 barils. L'entreprise a été adjugée à la Campbell Milling Company, à responsabilité limitée, de Toronto-Junction, dont la soumission, à $4.04, était la plus basse—marchandise délivrée franco à l'embranchement sur le pénitencier de Dorchester.

M. WILLIAM JACKSON :

1. Combien de fonctionnaires du service civil occupent le rang de sous-ministres, quelle est la durée de leur service et quel traitement reçoivent-ils dans chaque cas ?

2. Tous ces fonctionnaires ont-ils droit de porter le costume de Windsor ? Dans l'affirmative, à quelle classe appartiennent-ils ?

3. Quels sont les noms des principaux employés du Sénat et de la Chambre ayant des sièges sur le parquet de ces deux chambres, et quel est leur salaire, la durée de leur service et le rang dans chaque cas ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le service civil comprend 17 sous-chefs de département ; la charge de directeur de la commission géologique est vacante. Voici la liste de ces fonctionnaires :

| Nom. | Années de service. | Traitement. |
|---|---|---|
| | | $ c. |
| J. M. Courtney, C.M.G. | | |
| I.S.O. | 27 ans.... | 5,000 00 |
| Antoine Gobeil, I.S.O ... | 34 " .... | 4,000 00 |
| S. E. Dawson, Lit. D., F.R. S.C. | 15 " .... | 4,000 00 |
| W. G. Parmalee, I.S.O. | 30 " .... | 4,200 00 |
| E. L. Newcombe, C.R. | 13 " .... | 4,000 00 |
| Frederick White, C.M.G. | 37 " .... | 4,000 00 |
| Joseph Pope, C.M.G. | 27 " .... | 4,000 00 |
| F. F. Gourdeau | 45 " ... | 4,000 00 |
| John McDougald | 10 " .... | 4,000 00 |
| R. M. Coulter, M.D. | 9 " .... | 4,000 00 |
| L. T. Pinault, C.M.G. | 8 " .... | 4,000 00 |
| W. L. Mackenzie King, M.A. | 6 " .... | 4,000 00 |
| W. J. Gerald | 39 " .... | 4,000 00 |
| G. F. O'Halloran | 4 " .... | 3,800 00 |
| Francis Pedley | 9 " .... | 4,000 00 |
| W. W. Corey | 5 " .... | 3,500 00 |
| M. J. Butler, I.C. | 2 " .... | 6,000 00 |

Il y a, en outre, cinq fonctionnaires que la loi met sur un pied d'égalité avec les sous-chefs, ce sont :

| Nom. | Années de service. | Traitement. |
|---|---|---|
| | | $ c. |
| A. L. Decelles, Lit. D., F.R.S.C. | 26 ans .... | 4,000 00 |
| M. J. Griffin, LL.D. | 21 " .... | 4,000 00 |
| E. R. Cameron, C.R. | 8 " .... | 3,200 00 |
| William Fitzgerald, M.A. | 21 " .... | 4,000 00 |
| Fred Montizambert, I.S.O., M.D. | 40 " .... | 4,000 00 |

M. W. F. MACLEAN : Les deuxième et troisième parties de la question restent sans réponse.

Sir WILFRID LAURIER : J'ignore ce que l'on entend par cette question :

Quels sont les principaux fonctionnaires du Sénat et de la Chambre ayant des sièges sur le parquet de ces deux Chambres ?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Il s'agit des questions 2 et 3 du n° 61.

Sir WILFRID LAURIER : Ah ! le costume de Windsor. Je regrette de dire que, étant impuissant à pénétrer ces sortes de mystères, il m'est impossible de fournir le moindre renseignement.

M. W. F. MACLEAN : On a fait circuler un document portant les armoiries de l'Etat, où il était question de certains fonctionnaires du Parlement ayant droit de prendre place sur le parquet de la Chambre. C'est à eux, j'imagine, que la troisième question se rapporte.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de dire qu'il m'est impossible de fournir aucun renseignement.

## LA LOI SUR LA MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) :

1. Appel du jugement de l'honorable juge Anglin au sujet de la validité de l'acte sur la main-d'œuvre étrangère a-t-il été interjeté devant le comité judiciaire du conseil privé ?
2. L'appel a-t-il été entendu ? Dans la négative, quand le sera-t-il ?
3. Jugement a-t-il été rendu sur cet appel ? Dans l'affirmative, quelle en est la teneur?
4. Dans la négative, quand ce jugement sera-t-il rendu ?

Sir WILFRID LAURIER : Le gouvernement ne possède aucune information sur ce sujet.

M. JORDAN : Il devrait en avoir, parce qu'il s'agit d'une cause dont appel a été interjeté.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Autorisation a été accordée d'interjeter appel, mais on n'a pas encore plaidé le fond de la question.

M. BORDEN : Quand le plaidera-t-on ?

M. FITZPATRICK : On devrait le plaider d'ici au 1er juillet ; l'autorisation a été accordée en août dernier.

## LA NATURALISATION DES SUJETS AMERICAINS ETABLIS DANS L'OUEST CANADIEN.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) :

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur le passage suivant du rapport de M. C. V. C. Van Deusen, examinateur spécial du département de la Justice des Etats-Unis, relativement à la naturalisation :—

" Il s'est produit un nouveau genre de fraude en ce qui concerne les droits de citoyen conférés par la naturalisation depuis l'établissement de la république de Cuba et le merveilleux développement des industries agricoles dans les provinces canadiennes du Nord-Ouest. C'est la dualité invoquée par des sujets américains qui ont prêté serment d'allégeance à la république de Cuba, mais qui conservent néanmoins leur certificat de citoyen américain dont ils peuvent se servir en toute liberté comme ils l'ont sans doute fait, quand les circonstances en nécessitaient l'emploi. On estime qu'au bas mot 50,000 Américains ou étrangers naturalisés aux Etats-Unis, surtout près de la frontière, se sont établis sur les riches terres à blé du Manitoba pendant les cinq dernières années ; beaucoup ont acheté des terres des compagnies de chemins de fer, mais un grand nombre ont pris des homesteads en qualité de sujets britanniques bien qu'ils conservent leurs certificats de citoyens américains dons ils exercent les privilèges quand ils viennent en ce pays.

2. Le Gouvernement a-t-il des renseignements sur le sujet ci-dessus ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est là la question au sujet de laquelle le Gouvernement ne possède aucun renseignement.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre a ordonné le dépôt :

D'une copie de toute correspondance avec le département de l'Intérieur ou le ministre de ce département ou tout membre du Gouvernement, y compris toutes déclarations, accusations ou renseignements contre ou concernant Philip Wagner, autrefois à l'emploi du Gouvernement. —M. Foster.

D'une copie de tous arrêtés du conseil, arpentages, rapports, options, conventions d'achat ou de location, lettres, télégrammes, correspondance et autres documents de toute nature concernant l'acquisition de terrains pour exercices militaires à Petawawa, Ontario, et les noms, professions et domiciles de tous particuliers, maisons d'affaires et corps civilement institués de qui ces terrains ont été achetés, loués ou au-

trement acquis, les dates auxquelles ces propriétés ont été achetées, louées ou autrement acquises ;

Etat indiquant l'étendue des terrains achetés, loués ou autrement acquis de chaque particulier, maison d'affaires ou corps civilement institué, le prix de l'achat ou du loyer et tous les montants payables pour ces terrains, y compris toutes commissions sur ledit achat, location ou acquisition ;

Les noms de tous particuliers, civils ou militaires, qui ont agi au nom du Gouvernement au sujet dudit achat, location ou acquisition ;

Copie de toutes lettres, dépêches, papiers, correspondance et autres documents entre le vendeur ou le locataire, ou toutes personnes agissant pour eux et le Gouvernement ou toute personne agissant pour le Gouvernement, y compris toutes protestations de la part de personnes possédant ou prétendant posséder des terrains dans le voisinage, et toute correspondance entre ces personnes et le Gouvernement, et toute correspondance entre toute personne agissant pour le Gouvernement et toute personne prétendant avoir des intérêts dans ladite vente, achat ou acquisition ;

Les noms de toutes personnes occupées à effectuer le règlement final, ou autre arrangement, de toutes réclamations relatives à l'achat, à la location ou à l'acquisition desdits terrains ou se rattachant à l'empiètement sur les propriétés voisines ; et un état détaillé de tous montants (s'il en est) payés à toute personne ainsi employée à effectuer ce règlement ou à prendre des arrangements au sujet de ces réclamations ;

Aussi, état du montant et de la nature de toutes réclamations pour empiètements, et de toutes sommes payées ou payables à ce sujet. —M. Worthington.

D'un état indiquant toutes les terres boisées vendues ou louées par le département de l'Intérieur après la date des ventes ou locations comprises dans le document de la session n° 39 déposé sur la table de la Chambre le 12 mars 1906, la description et la superficie de chaque lot, les demandes par rapport à ces lots, la publication de l'annonce pour vente ou soumission, les soumissions reçues, le montant mentionné dans chaque soumission, les soumissions acceptées et le nom et domicile de la personne ou de la compagnie à qui chaque lot a été vendu ou loué.—M. Foster.

D'une copie de toute correspondance, recommandation, dépêche ou pétition en la possession du Gouvernement ou d'aucun département ou officier de département, au sujet de la destitution de M. Joseph McCabe, ci-devant receveur de la poste à Iona, I.P.-E., et de la nomination de son successeur.—M. A. Martin—(Déposée par M. A. A. McLean.)

D'une copie de toutes pétitions, lettres ou correspondance concernant le changement du site du bureau de poste au village French, I.P.-E.—M. A. A. McLean.

D'une copie de tous arrêtés du conseil, rapports, recommandations, correspondance, minutes ou dossiers de cour d'enquête, preuve faite à l'enquête, mémoires, télégrammes, écrits, ordres et documents de toute nature concernant la destitution ou révocation de la milice, du Canada du lieutenant-colonel Boulanger, du corps de l'artillerie, de Québec, y compris toute correspondance entre ledit officier et le département de la Milice à la suite de sa destitution.—M. Worthington.

Copie de tous décrets en conseil et documents depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à date concernant les terres marécageuses dans le Manitoba, et copie de toutes lettres, télégrammes, documents et correspondance entre le Gouvernement du Canada et les autorités du Manitoba, pendant la même période, concernant ces terres.—M. Staples.

## LOIS DE NATURALISATION DANS LES COLONIES DE L'EMPIRE.

M. R. L. BORDEN (Carleton) propose :

Le dépôt d'un relevé (a) spécifiant les diverses lois dans le Royaume-Uni et dans les diverses dépendances et colonies de l'empire au sujet de la naturalisation des aubains ; (b) définissant l'effet de la naturalisation prise dans la Grande-Bretagne et dans les diverses colonies ou dépendances, respectivement, lorsque la personne ainsi naturalisée réside par la suite dans une autre partie de l'empire ; (c) indiquant les tentatives faites dans le passé par le Gouvernement du Royaume-Uni ou d'une colonie ou dépendance quelconque, ou par aucun corps ou association dans le but d'obtenir l'uniformité dans les lois de naturalisation dans tout l'empire.

Ce n'est pas l'habitude de demander le dépôt de relevés de ce genre dans cette Chambre, mais cela arrive fréquemment à la Chambre des communes impériale. J'ai fait cette motion afin de pouvoir demander si le Gouvernement ne pourrait pas nous donner un relevé de ce genre qui nous serait très utile. Les lois coloniales anglaises de naturalisation ne sont pas semblables dans toutes les parties de l'empire. Elles diffèrent beaucoup dans leur nature dans toutes les colonies, et je crois que souvent elles viennent en conflit les unes avec les autres. Je ne sais pas si le Gouvernement aura objection à déposer un relevé de ce genre. S'il n'y a aucune objection je serai heureux de l'avoir. En rapport avec la question n° 63 dans le feuilleton de l'ordre du jour aujourd'hui, et au sujet de laquelle le premier ministre a répondu que le Gouvernement n'avait pas de renseignements, il me semble que les faits affirmés dans la dernière partie de cette question sont de nature à éveiller l'attention du Gouvernement. Ces faits sont affirmés par un agent spécial du département de la Justice des Etats-Unis dans un rapport adressé au président des Etats-Unis.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Il serait très utile aux membres de cette Chambre d'avoir dans une forme compacte les lois de naturalisation dont parle mon honorable ami M. R. L. Borden. Les lois de naturalisation sont du ressort du secrétaire d'Etat et j'appellerai son attention sur cette motion. Au sujet de la question 63 il nous sera peut-être possible de déposer le traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis concernant cette question de naturalisation, traité expiré il y a un an ou deux, je crois. Autant que je me le rappelle il y avait dans ce traité une clause pourvoyant à la renonciation de

naturalisation par un citoyen américain devenu sujet anglais, lorsqu'il retourne vivre dans son pays natal. Dans tous les cas je veillerai à ce que le renseignement demandé dans la question n° 63 soit compris dans ce relevé. Ce serait une bonne chose si nous pouvions adopter un moyen quelconque de rendre autant que possible les lois de naturalisation uniformes dans tout l'empire.

M. R. L. BORDEN : Très bien.

(La motion est adoptée.)

## OBSERVATIONS RELATIVES AUX CONCESSIONS DE TERRE A LA COMPAGNIE Q.-L.L.-S.

M. R. L. BORDEN : Je veux appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur le fait que le Gouvernement n'a pas répondu au douzième paragraphe de la question n° 1. La réponse qui a été donnée portait sur un sujet entièrement différent. Je demandais à quelle époque l'arrêté du Conseil avait été d'abord communiqué à la compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan. On a répondu qu'il avait été communiqué à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan à une certaine date. Ma question ne se rapportait pas à cette compagnie, mais à la compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan. J'ai déposé une autre question sur le feuilleton d'aujourd'hui afin d'appeler l'attention du Gouvernement sur ce sujet.

## LA QUESTION DES TELEPHONES.

M. W. F. MACLEAN : Monsieur l'Orateur, avant qu'on passe à l'ordre du jour je voudrais donner lecture d'une lettre que j'ai reçue, et, afin d'être en conformité avec les règles de la Chambre je me propose de terminer ces remarques par une motion. La lettre se lit comme suit :

Markham, Ont., 17 mars 1906.

W. F. McLean, M.P., Toronto,

Cher monsieur,—J'ai reçu ordre de notre président de vous écrire au sujet de la situation créée par l'enquête des téléphones qui a été tenue devant un comité spécial de la Chambre. Notre association a attendu avec patience que le Gouvernement fasse une déclaration à cet égard et nous sommes bien en peine de savoir quelle action le comité du Parlement prendra; nous voudrions savoir aussi si nous aurons l'occasion de produire de nouveaux faits, et si l'on nous permettra de présenter les vues de notre association, dont les membres font presque tous partie des grandes compagnies indépendantes du Canada. Si le Gouvernement ne se prononce pas bientôt il nous sera impossible de faire les préparatifs nécessaires.

Vous êtes probablement au courant de toute l'étendue de ce mouvement indépendant et des progrès exraordinaires qu'il a faits dans Ontario, en grande partie surtout depuis les séances de la commission qui a siégé l'année dernière. Des compagnies rurales ont surgi partout en grand nombre et les plus vieilles compagnies ont augmenté leurs réseaux, doublé et même triplé le nombre de leurs souscripteurs, et ont dépensé de fortes sommes pour établir leurs lignes, ériger des poteaux et faire plusieurs autres travaux.

D'après les rapports que j'ai reçus jusqu'à date, il y a plus de $270,000 de capital souscrit dans ces compagnies, et un calcul modéré en place le chiffre total à environ $750,000. Ces compagnies rurales dans l'Ontario sont si nombreuses et dans une telle situation que dans différentes parties de la province il y a des centaines de milles plus ou moins reliées ensemble et desservant trois ou quatre comtés.

La compagnie de téléphone a annoncé que dans le cours de l'année dernière elle a posé 12,000 nouveaux téléphones dans les villes et campagnes du Canada. Les compagnies indépendantes ont pendant la même période recueilli 4,000 ou 5,000 nouveaux souscripteurs, pour la plus part dans les cantons et villages.

Nous croyons que les cultivateurs ont droit de s'attendre que le Parlement soit mis au fait de cette nouvelle évolution sociale qui a lieu dans toutes les parties habitées du Canada, et que l'on mette en pleine lumière tous les empêchements à cette évolution.

Nos compagnies considèrent qu'il est nécessaire de modifier la loi des chemins de fer, surtout les articles de cette loi onéreuse et absolument inutile concernant le croisement de téléphones au-dessus des chemins de fer et autres chemins publics, etc.

Au sujet du raccordement de ces lignes avec les gares de chemin de fer, nous avons trouvé qu'il est impossible d'obtenir le consentement de ces compagnies publiques de transport à nous donner douze pouces de mur pour y installer nos téléphones.

Ces compagnies ne veulent donner aucune réponse décisive lorsque nous leur demandons leurs conditions, et fréquemment nos lettres restent sans réponse. C'est un grand inconvénient pour le public et notre association demande au Parlement de lui venir en aide.

Il y a beaucoup d'autres questions qui seront soumises à l'attention de la Chambre. Et nous demandons respectueusement, en notre qualité de représentants de départements ruraux, de déposer sur le bureau de la Chambre la demande du renseignement que nous vous faisons concernant notre situation présente dans le pays.

Votre tout respectueux,

A. F. WILSON,
Secrétaire.

Tout ce que je puis dire c'est que cette question est urgente. J'ai été heureux d'entendre le premier ministre nous annoncer que le Gouvernement songeait à faire une loi sur les téléphones, et que ce soin avait été confié au ministre des Chemins de fer et des Canaux. Les journaux du soir d'aujourd'hui nous disent que cette législation sera bientôt soumise à la Chambre. Mais comme j'ai reçu cette lettre ce matin, et vu qu'elle exprime l'avis d'un grand nombre de personnes de ce pays, qui veulent avoir immédiatement une loi concernant la matière et demandent que la masse de renseignements recueillis l'année dernière, dont on nous a fait connaître le coût aujourd'hui à la Chambre, soient utilisés, il ne serait

que juste de demander au premier ministre de nous dire quelle sera la portée du projet annoncé et quand il le déposera.

Je propose à la Chambre de lever sa séance.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, j'ai dit à cette Chambre en une ou deux occasions déjà que le Gouvernement se proposait de traiter la question des téléphones dans un bill que déposera le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Ce bill est inscrit sur le feuilleton de l'ordre du jour aujourd'hui sous le titre: Acte tendant à modifier la loi des chemins de fer de 1903. Je puis dire à mon honorable ami que le bill couvrira quelques unes des questions mentionnées dans la lettre qu'il vient de lire. Je ne crois pas devoir en dire plus long pour aujourd'hui.

(La motion de M. W. F. Maclean est repoussée.)

## BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour appelle la deuxième lecture du bill n° 8 modifiant la loi de 1903 sur les chemins de fer.—(M. Lancaster.)

M. LANCASTER : Je serais prêt à discuter ce bill aujourd'hui, mais en l'absence du ministre des Chemins de fer et des Canaux je ne crois pas devoir le faire.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien, laissons-le en suspens.

L'ordre du jour appelle la deuxième lecture du bill n° 9 modifiant de nouveau la loi de 1903 sur les chemins de fer.—(M. Maclean.)

M. W. F. MACLEAN : Comme mon honorable ami, je suis prêt à discuter mon bill.

Sir WILFRID LAURIER : Attendons.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de lever sa séance.

M. R. L. BORDEN : Quel sujet mettrez-vous en discussion demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous mettrons en délibération les projets d'initiative gouvernementale imprimés dans les deux langues et prêts à vous être soumis ; ensuite les dépenses du service administratif.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à cinq heures moins cinq minutes du soir.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 20 mars 1906.

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

## 1re LECTURE.

D'un bill (n° 19) relatif à la compagnie de chemin de fer South-Ontario-Pacific.—M. Guthrie.

D'un bill (n° 20) à l'effet de constituer en corporation la société biblique britannique et étrangère.—M. Cockshutt.

D'un bill (n° 21) concernant la compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et Erié.—M. Calvert.

D'un bill (n° 22) concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—M. Calvert.

D'un bill (n° 23) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Midland de Québec.—M. Bureau.

D'un bill (n° 24) concernant la compagnie du chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental.—M. McColl.

D'un bill (n° 25) concernant la compagnie du chemin de fer de Niagara à Queenston et à St. Catharine.—M. Calvert.

D'un bill (n° 26) concernant la compagnie du chemin de fer West-Ontario-Pacific.—M. Pardee—par M. Campbell.

D'un bill (n° 27) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Kamloops et du défilé de Yellowhead.—M. Galliher.

D'un bill (n° 28) concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo.—M. Sloan.

D'un bill (n° 29) concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu.—M. Macpherson.

D'un bill (n° 30) concernant la compagnie de chemin de fer de Kootenay à Arrowhead.—M. Galliher.

D'un bill (n° 31) concernant la compagnie du chemin de fer du Cheval-Blanc à Alsek.—M. Macpherson.

D'un bill (n° 32) concernant la compagnie du chemin de fer de Nakups à Slocan.—M. Galliher.

D'un bill (n° 33) concernant la compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.—M. Galliher.

D'un bill (n° 34) concernant la compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay.—M. Galliher.

## OBSERVATIONS SUR LES REPONSES AUX QUESTIONS.

M. T. S. SPROULE : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appe-

ler son attention sur la question suivante qui a été posée en mon absence :

M. SPROULE (par M. Taylor) :

Combien de membres du Parlement ont été nommés à des emplois rétribués par la couronne depuis l'année 1896, quel est le nom de chacun d'eux et le montant du traitement attaché à l'emploi ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Si le député de Grey-est (M. Sproule) était présent, je lui rappellerais que, l'an dernier, j'ai répondu à une question semblable. Depuis, les seules nominations dont j'aie eu connaissance sont celles de sir William Mulock, élevé à la magistrature, de M. Peter Talbot, nommé sénateur, et de M. McKenzie, député de Cap-Breton, qui a revêtu l'hermine.

Je ferai seulement observer que les réponses à ces questions doivent être aussi exactes que possibles. Force m'est de croire que les nominations ont été si nombreuses que mon très honorable ami n'a pas pu se les rappeler toutes. Je lis dans le compte rendu des débats qu'un nommé Colin F. McIsaac a remis son mandat de député et qu'il remplit maintenant les fonctions de commissaire fédéral. Il peut y en avoir d'autres que j'oublie dans le moment. Si j'ai élevé la voix, c'est uniquement afin de faire observer que ces réponses doivent être exactes pour être de quelque utilité.

Je constate d'après le dernier compte rendu des débats que M. Walsh a posé la question suivante :

1. Les employés de l'Etat ont-ils la permission de se livrer à d'autres occupations ou affaires en dehors de leur service ?
2. Dans combien de ministères cela est-il permis ?

La réponse n'a trait qu'à un seul ministère ; pourtant, je tiens de bonne source qu'elle pourrait s'appliquer à d'autres ministères. Une pareille réponse n'a guère d'utilité.

## PERMIS DE CIRCULATION SUR L'INTERCOLONIAL.

M. R. L. BORDEN : On a plusieurs fois fait allusion dans cette Chambre à certaines dépositions que le député de Cumberland, l'autre jour, et avant lui le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ont mentionnées —aux dépositions de M. Pottinger et d'autres personnes relativement aux permis de circulation émis par l'ancien gouvernement conservateur. Il me semble qu'on devrait déposer sur le bureau les dépositions dont on cite des extraits dans cette enceinte. Si ces dépositions ont été déposées, je ne les ai pas vues et j'aimerais les voir. Si elles ne l'ont pas été, je désire qu'elles le soient. A maintes reprises depuis trois ou quatre ans, j'ai demandé qu'on apporte des preuves à l'appui des déclarations faites dans cette Chambre ou qu'on retire celles-ci, et je réitère cette demande.

M. HANCE LOGAN : Ces témoignages ont été rendus il y a longtemps devant M. McAlpine, C.R., de Saint-Jean, commissaire, chargé de s'enquérir du bien-fondé de certaines accusations. Je pensais que les dépositions avaient été mises sur le bureau, car je suis parfaitement certain de les avoir lues. Si le rapport de M. McAlpine et les dépositions n'ont pas été communiqués à la Chambre, je m'unis au chef de l'opposition pour demander au Gouvernement de les déposer sur le bureau.

## 2e LECTURE DU BILL N° 10 RELATIF AU SENAT ET A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

L'honorable M. CHAS FITZPATRICK (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 10) tendant à modifier la loi sur le Sénat et la Chambre des communes.

(Cette motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

M. FITZPATRICK : Je propose que ledit bill soit renvoyé devant le comité que cette Chambre a nommé pour étudier les lois concernant le Sénat et les Communes.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre de la Justice se propose-t-il de faire tomber sous le coup des dispositions de ce projet de loi les députés qui plaident devant des commissions royales ? Aujourd'hui même, dans cette ville, un membre de cette Chambre a occupé devant une commission royale et d'autres députés pourraient en faire autant.

(La motion est adoptée.)

## DISCUSSION SUR LE BILL (N° 11) CONCERNANT LES PRETEURS D'ARGENT.

Le projet de loi (bill n° 11) sur les prêteurs d'argent, déposé par M. Fitzpatrick, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Sur le préambule.

L'honorable M. CHAS FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Ce sont virtuellement les mêmes termes que ceux d'un bill semblable que le Sénat a transmis à cette Chambre en 1900. J'ai ici la loi anglaise de cette année-là. Mon honorable ami, le chef de l'opposition désire peut-être l'examiner.

Sur l'article 2.

L'expression " prêteur d'argent ", dans la présente loi, comprend toute personne qui exerce les opérations du prêt d'argent, ou qui annonce qu'elle exerce, ou se fait connaître ou se donne d'une façon quelconque comme exerçant ces opérations, et qui a pour pratique d'exiger un intérêt au-dessus de dix pour cent par année ; mais elle ne comprend pas les prêteurs sur gages autorisés en cette qualité.

M. FITZPATRICK : Cet article demeurera en suspens pour permettre aux députés

d'examiner si les mots "qui a pour pratique" sont bien divisés. Cette expression me semble vague et mal déterminée, mais je n'ai pas pu en trouver une meilleure.

M. FOWLER : Pourquoi adopter 10 pour 100 comme le taux le plus élevé ? C'est un taux qui me semble exagéré.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas parfaitement le but de cet article.

M. FITZPATRICK : Il donne la définition d'un prêteur d'argent. D'après le sens de cet article, quiconque exigera un intérêt de plus de 10 pour 100 sera un prêteur d'argent.

M. STOCKTON : Celui qui ne ferait qu'un seul prêt mais qui exigerait un intérêt de 100 pour 100 tomberait-il sous le coup de cet article ?

M. FITZPATRICK: Non, parce qu'il n'aurait pas pour pratique de prêter de l'argent.

M. W. F. MACLEAN : Quel sera le sort des banques qui, au Yukon, prêtent de l'argent au taux de 2 pour 100 par mois ?

M. FITZPATRICK : Un article de la loi leur permet de continuer ces opérations.

M. A. C. MACDONELL : Par cet article, vous exigez que le plaideur prouve que sa partie a pour pratique d'exiger un intérêt de plus de 10 pour 100 par année. C'est une chose assez difficile à prouver.

M. R. L. BORDEN : D'après la loi anglaise, l'expression "prêteur d'argent" comprend quiconque exerce les opérations du prêt d'argent, ou qui annonce qu'elle exerce, ou se fait connaître ou se donne d'une façon quelconque comme exerçant ces opérations, mais il y a un nombre considérable d'exceptions, par exemple, ceux qui font le commerce de banque ou d'assurance ou d'autres opérations dont l'objet principal n'est pas le prêt d'argent, ainsi que certaines sociétés enregistrées autorisées à faire des prêts par un acte du Parlement et ceux que la chambre de commerce soustrait aux dispositions de la loi. Il me semble qu'on devrait moins restreindre la catégorie des prêteurs d'argent. Ainsi, supposons que le tiers des opérations d'un prêteur consiste à faire des placements à un taux de plus de 10 pour 100 et les deux autres tiers de ses opérations consistent à faire des prêts à un taux moindre que 10 pour 100. On pourrait éprouver de grandes difficultés lorsqu'il s'agirait de prouver qu'il tombe sous le coup des dispositions de la loi. Il faudrait au préalable se livrer à une enquête générale sur toutes les opérations passées d'un prêteur d'argent.

(L'article 2 est réservé.)

Sur l'article 3.

Nonobstant les dispositions du chapitre 127 des Statuts Revisés du Canada, aucun prêteur d'argent ne pourra stipuler, accorder ou exiger, dans le cas d'effets de commerce, contrats ou conventions dont le principal sera de moins de cinq cents piastres, un taux d'intérêt ou d'escompte de plus de douze pour cent par année, et ce taux d'intérêt sera réduit à six pour cent par année à partir de la date du jugement dans toute instance, action ou autre procédure en recouvrement de la somme due.

M. FOWLER : Pourquoi décrète-t-on que le taux d'intérêt sera de 6 pour 100 à partir de la date du jugement ? Vous élevez le taux qu'un usurier peut exiger. Le taux légal, actuellement, est de 5 pour 100, il me semble, quelles que soient les stipulations du contrat, de la convention ou des effets de commerce qui servent de base à la poursuite.

M. FITZPATRICK : Le présent projet de loi sort de l'ordinaire et met certaines restrictions aux conventions qui interviennent entre particuliers. C'est pourquoi, on n'a pas jugé déplacé d'autoriser un intérêt de 6 pour 100 dans le présent cas.

M. R. L. BORDEN : J'ignore quelle est la loi de la province de Québec mais, dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, lorsque le jugement est rendu, le prêteur ne retire que l'intérêt au taux légal qui est de 5 pour 100. Le présent projet de loi aurait pour résultat d'élever le taux de l'intérêt sur le montant accordé par le jugement. Cela n'est pas à désirer et je ne suppose que telle soit l'intention de l'auteur du projet de loi.

Mr FITZPATRICK : Il existe des raisons particulières dans le présent cas. On accorde l'intérêt à un taux spécial parce que le projet de loi met certaines restrictions aux conventions conclues entre particuliers. C'est l'unique raison que je connaisse.

M. FOWLER : Cependant, la convention ne s'applique pas au taux de l'intérêt à partir de la date du jugement. Quelle que soit l'entente entre les parties, dès que l'une d'elles a obtenu jugement contre l'autre, l'entente n'existe plus, la loi y ayant mis fin. La loi décrète que, de ce moment, le taux de l'intérêt sera de 5 pour 100. Mais, le présent bill augmente le taux de 1 pour 100. Il a trait au taux de l'intérêt après jugement et non en vertu de la convention.

M. FITZPATRICK : Si l'honorable député (M. Fowler) avait lu le projet de loi, il saurait que l'intention du législateur est de permettre d'abaisser le taux de l'intérêt fixé par la convention. Autrement, le bill n'aurait aucun sens.

M. BERGERON : Pourquoi a-t-on fixé cette limite de $500 ?

M. FITZPATRICK : J'apprends qu'il se fait des opérations pour des sommes élevées à des taux d'intérêt de beaucoup supérieurs à celui que le présent bill autorise et qu'il ne serait pas sage d'intervenir dans ces opérations. Le but du bill est de protéger les petits emprunteurs.

M. OSLER. Cet article, tel que rédigé, me semble offrir un danger. Il arrive, malheureusement, que de pauvres gens se trouvent dans l'obligation d'emprunter pour éviter la vente de leurs biens par l'autorité judiciaire. Et je ne crois pas qu'ils puissent emprunter, le plus souvent, au taux de 10 pour 100. Ceux qui brassent ces affaires-là ont généralement beaucoup de ressources et peu de pitié. Je crains que le résultat du projet de loi ne soit d'empêcher beaucoup de pauvres gens de se procurer l'argent qui leur permettrait d'éviter la vente de leurs biens en justice, de sorte qu'en fin de compte, leur situation sera pire qu'auparavant.

Je voudrais connaître les dispositions de la loi anglaise. Cette question a déjà été étudiée avec soin par la Chambre. Je ne me rappelle pas quelles sont les dispositions de la loi anglaise, mais il me semble qu'elle ne comporte pas d'aussi grandes restrictions.

M. BOYCE. Puis-je savoir si la dernière partie de l'article s'applique au nantissement des effets mobiliers ? Par exemple, le taux stipulé peut être de 20 pour 100 et le prêteur est libre de se rembourser sans avoir recours aux tribuneaux. Dans ce cas-là il n'y aurait pas de jugement et aucune date à compter de laquelle le taux de l'intérêt serait réduit.

M. FITZPATRICK : L'objection soulevée par le député de Toronto-ouest se présente naturellement à l'esprit de celui qui étudie le projet de loi. J'avoue que c'est une difficulté qui ne me paraît pas facile à aplanir. Tandis que le présent projet de loi apportera du soulagement à plusieurs, il pourra en soumettre d'autres à de graves inconvénients. J'ai réfléchi et, je le répète, je n'ai trouvé aucun moyen de surmonter la difficulté. Il est possible que, dans certaines circonstances, des personnes dans la gêne soient incapables de se procurer de l'argent, sauf à un taux élevé d'intérêt, et ce serait un grave abus de décréter qu'elles ne devront pas le faire sauf à leur risque et péril. Voilà l'un des inconvénients qui pourront résulter de l'adoption du présent projet de loi.

J'ai à la mai nun exemplaire du statut anglais et l'article que mentionne l'honorable député de Toronto-ouest dispose que :

> Lorsque des procédures seront intentées devant un tribunal par un prêteur d'argent pour le recouvrement d'argent prêté depuis l'application de la présente loi, ou pour exiger l'accomplissement de conventions ou de garanties conclues ou données depuis la mise en vigueur de la présente loi à l'égard d'argent prêté avant ou après cette mise en vigueur, et lorsqu'il sera prouvé à la satisfaction du tribunal que l'intérêt exigé sur la somme véritablement prêtée est excessif. . .

et ainsi de suite—laissant au tribunal le soin d'exercer sa discrétion lorsqu'il aura à décider si, dans les circonstances, le taux de l'intérêt exigé est excessif. Cela remédierait jusqu'à un certain point à l'inconvénient qu'a signalé l'honorable député (M. Osler).

M. OSLER : Ce cas vaut la peine qu'on l'examine. Prenez, par exemple, le cas d'un maçon en briques, ou d'un autre artisan, qui n'a pas de travail, pour ainsi dire, en hiver. Il doit du loyer et il lui faut emprunter $10 ou $20, ou son mobilier sera vendu. S'il emprunte $10 au taux de 10 pour 100 par année pendant trois mois, l'intérêt s'élèvera à 25 cents. Il est impossible d'imaginer qu'un homme, quelque charitable qu'il soit, prêtera $10 pendant trois mois à raison de 25 cents. Je crois que la loi anglaise aplanirait la difficulté. Je suis certain que la loi, telle que rédigée, causera des inconvénients graves, plus graves que ceux qui résultent maintenant des taux excessifs de l'intérêt.

Sur l'article 5.

M. GALLIHER : Si je saisis bien le sens de cet article, il offre le moyen d'exiger plus que le taux d'intérêt fixé. Ainsi, le véritable prêteur d'argent pourrait charger un homme de paille de prêter pour lui et celui-ci pourrait exiger un taux d'intérêt plus élevé que le prêteur véritable. Ce dernier escompte le prêt et c'est un porteur de bonne foi qui pourra recouvrer le plein montant du prêt ainsi que l'intérêt et l'emprunteur n'aurait de recours que contre l'homme de paille. Les deux agissant de concert, le prêteur d'argent pourrait éluder la loi grâce à un prête-nom sans responsabilité. Ne pourrait-on pas s'y prendre de cette manière ?

M. FITZPATRICK : On le pourrait une fois, mais je ne crois pas probable qu'on ait recours deux fois à ce stratagème, car celui qui tenterait d'agir de cette manière pourrait être emprisonné en vertu d'une disposition subséquente de la loi.

Sur l'article 10.

M. FITZPATRICK : Je me propose d'ajouter au projet de loi des dispositions décrétant qu'il ne s'appliquera pas au Yukon et qu'il s'appliquera exclusivement au prêteur d'argent qui prêtera des sommes ne dépassant pas $500, en principal. Après avoir donné cette explication, je demande le renvoi à une prochaine séance et je proposerai demain que le bill soit renvoyé au comité des banques et du commerce, afin de fournir l'occasion de l'étudier plus à fond. Je ferai de mon mieux pour suivre les dispositions de la loi anglaise (chap. 51 des 63 et 64e ann. Vict.).

M. SPROULE : Je suppose que le territoire du Yukon deviendra le paradis des prêteurs d'argent, grâce à cette exemption.

M. FITZPATRICK : La situation au Yukon n'est pas la même qu'ailleurs et nous oblige, pour ainsi dire, à décréter que ce territoire ne tombera pas sous le coup des dispositions de la présente loi.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre de la Justice sait-il si la loi anglaise réussit à mettre fin à ces taux d'intérêt excessifs ?

M. FITZPATRICK : Je ne sais pas si elle réussit dans tous les cas, mais elle me semble assez libérale pour ne pas nuire aux droits acquis. Je crois que la rédaction de la loi anglaise est plus large, a plus de portée et est plus satisfaisante que la teneur du projet de loi que nous délibérons.

M. R. L. BORDEN : Sous l'empire de la loi anglaise relative aux prêteurs d'argent, les juges ordonnent parfois par la dette sera acquittée au moyen de légers versements qui couvrent 75, 100 ou 150 années. Il serait peut-être à propos de reproduire ces salutaires dispositions.

M. FITZPATRICK : Il y a lieu d'examiner jusqu'où vont nos pouvoirs à cet égard. Nous avons le pouvoir de fixer le taux de l'intérêt, mais je me demande si nous pouvons décréter que le montant d'un jugement sera payé par versements. Le parlement anglais peut faire une foule de choses qui nous sont interdites.

(Le comité lève sa séance, rend compte de l'état de la question et demande l'autorisation de siéger de nouveau.)

M. SPROULE : Si le bill doit être renvoyé devant le comité des banques et du commerce, pourquoi demandez-vous la permission de siéger de nouveau ?

M. FITZPATRICK : Je devrai proposer devant la Chambre que le bill soit rappelé et renvoyé au comité des banques et du commerce.

## SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

ADMINISTRATION CIVILE—BUREAU DU SECRETAIRE DU GOUVERNEUR GENERAL.

| | |
|---|---|
| Appointements | $ 8,662 50 |
| Dépenses extraordinaires | 14,525 00 |
| Aides aux écritures et autres, y compris les appointements de Mlle Gilbertson à $550 par année, nonobstant les dispositions de la loi du service civil | 2,025 00 |
| Impressions et papeterie | 1,500 00 |
| Divers | 11,000 00 |
| | $14,525 00 |

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas d'augmentation au chapitre des appointements, mais il y en a une légère à l'item " divers ". Le comité ne doit pas oublier que ce crédit ne couvre que neuf mois.

M. FOSTER : Les calculs faits ne couvrent-ils que les trois quarts de l'exercice ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui ; mais l'honorable député (M. Foster) constatera que, dans le présent cas, il y a une légère augmentation dans le chiffre du crédit demandé pour les trois quarts de l'exercice. Je crois que la différence est destinée à l'ordonnance du Gouverneur général. Il y a aussi une augmentation à l'item " impression et papeterie ". On me dit qu'elle est nécessaire et qu'elle a été demandée par le bureau du Gouverneur général. De plus, il y a une forte augmentation de près de $4,000 pour diverses dépenses.

M. FOSTER : Pourquoi cette augmentation ?

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de ne pouvoir fournir des renseignements complets à l'honorable député. Il me semble que le bureau du Gouverneur général a demandé cette augmentation justifiée par le chiffre des dépenses du dernier exercice.

M. FOSTER : Franchement, le très honorable premier ministre doit convenir qu'il serait très facile de se faire ouvrir des crédits s'il suffisait de dire qu'ils sont nécessaires à un ministère ou à un bureau.

Sir WILFRID LAURIER : En effet.

M. FOSTER : Nous devons, je le suppose, faire preuve d'un peu de curiosité et lorsqu'il s'agit d'une forte augmentation comme celle-ci—elle s'élève à près de $4,000 pour un seul service—nous devons en connaître les raisons.

Sir WILFRID LAURIER : Ce que demande l'honorable député est parfaitement raisonnable. Je ne puis lui fournir aujourd'hui les renseignements exigés et cet article relatif aux dépenses extraordinaires sera réservé.

(Le crédit est réservé.)

Bureau du Conseil privé du Roi en Canada.
Appointements, $24,525.
Dépenses extraordinares, $7,500.

M. FOSTER : Je ne trouve pas de détails à ce sujet dans le rapport de l'auditeur général. Malheureusement, le deuxième volume n'est pas déposé.

Sir WILFRID LAURIER : Non, mais l'honorable député n'a pas remarqué que ce crédit est plus faible que l'an dernier. Il devra donc se montrer moins exigeant.

M. FOSTER : Je n'ai pas remarqué cette diminution ; je ne me suis aperçu que de l'autre fait.

Sir WILFRID LAURIER : Les appointements sont les mêmes que l'an dernier, sauf les augmentations statutaires.

M. FOSTER : Qui a quitté le service public ?

Sir WILFRID LAURIER : M. Baldwin, commis de deuxième classe, qui a été mis à la retraite. Je ne le remplace pas. Un autre employé remplira ses fonctions.

M. FOSTER : A-t-on accordé des augmentations d'appointements ?

Sir WILFRID LAURIER : Pas d'autres que les augmentations statutaires.

M. FOSTER : Accorde-t-on ces augmentations régulièrement, chaque année ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, comme l'an dernier et du temps où l'honorable député faisait partie du cabinet.

M. FOSTER : Non pas comme en 1897 et en 1898, n'est-ce pas ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous sommes amendés un peu à cet égard.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Sir Wilfrid Laurier propose de modifier la résolution en ajoutant après les mots " dépenses extraordinaires " les mots " nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil ".

M. FOSTER : Mais les mots " dépenses extraordinaires " ne servent qu'à indiquer la nature des item.

M. PATERSON : Vous constaterez que ces mots se trouvent dans les détails du rapport, mais ils n'apparaissent pas à l'article du budget que nous délibérons.

M. FOSTER : Les seuls mots qui rappellent l'idée d'un être vivant sont " aides aux écritures et autres ". Assurément, vous n'appliquez pas ce membre de phrase aux livres, papiers et enveloppes.

Sir WILFRID LAURIER : Cela se trouve dans le budget tel qu'imprimé.

M. PATERSON : Dans le budget détaillé, mais non dans le budget même.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : La motion ainsi modifiée est-elle adoptée ?

M. R. L. BORDEN : Si ce membre de phrase doit être ajouté quelque part, c'est bien après le mot " autre " et non pas après le mot "extraordinaires". A mon sens, il est parfaitement inutile ici, mais il n'a certainement pas sa place après le mot " extraordinaires ". Dans l'état imprimé que nous avons devant nous, ce membre de phrase se lit après le mot " autre ". Si les mots en question ne se trouvent pas sur la copie écrite remise à M. l'Orateur suppléant, on devrait les ajouter après le mot " autre ".

M. FOSTER : La rédaction de l'état imprimé est parfaite, mais celle de la résolution remise à M. l'Orateur suppléant est défectueuse.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

Ministère de la Justice—
Appointements.. .. .. .. .. .. .. $29,833 13
Dépenses extraordinaires.. .. 9,375 00

M. FOSTER : Quelle explication pouvez-vous donner ?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Il y a sur cet article un amendement comportant :

Que ladite résolution soit modifiée en ajoutant après le mot " appointements " les mots suivants : " y compris une allocation pour le secrétaire particulier du solliciteur général, nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil ".

M. FOSTER : Où se fera cette adjonction ?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Après le mot " appointements ".

M. PATERSON : On retrouve ces mots dans l'état détaillé, mais non pas dans le texte du crédit principal.

M. FOSTER : Y a-t-il augmentation dans les appointements ou dans le nombre des fonctionnaires ?

M. FITZPATRICK : Non, il ne s'agit pas d'augmentater le nombre des fonctionnaires, mais de nommer un commis de la première classe premier commis. Un des premiers commis, division des pénitenciers, est décédé, et M. Leslie qui est employé dans ce service depuis 1872 et qui était commis de la première classe, a été appelé à remplir les fonctions de premier commis. L'emploi qu'il laissait vacant est rempli maintenant par M. Creighton, un des anciens fonctionnaires du ministère de la Justice.

Milice et Défense, $42,900.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Ce crédit ne diffère pas de celui voté à la session précédente ; il y a, cependant, quelques augmentations statutaires.

M. FOSTER : Et de nouvelles nominations ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. SPROULE : Accordez-vous cette augmentation statutaire à tous ceux qui la méritent, ou à quelques privilégiés seulement ?

Sir FREDERICK BORDEN : A tous ceux qui y ont droit.

Bureau du contrôleur de la gendarmerie royale du Nord-Ouest, $12,975.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a d'autre augmentation que celles établies par le statut ; nous avons nommé un nouveau commis aux appointements de $600.

M. FOSTER : A-t-on augmenté l'effectif de cette gendarmerie ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, pas depuis l'an dernier.

M. FOSTER : Pourquoi a-t-on nommé ce nouveau commis ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons fait cette nomination à la demande du contrôleur qui croit devoir réclamer plus d'aide. Ce fonctionnaire est très consciencieux et j'ai cru devoir me rendre à sa demande.

Ministère des Douanes, $58,206.25.

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Les appointements du

commissaire et de son adjoint restent au même chiffre. Les trois commis en chef obtiennent l'augmentation statutaire de $50 à laquelle chacun d'eux a droit. Les commis de la première classe qui ne retirent pas le maximum de leurs appointements, reçoivent la même augmentation statutaire de $50 chacun. Un commis de la seconde classe cadette devient commis de la deuxième classe.

M. FOSTER : Vous ne tenez plus compte maintenant de l'organisation théorique des ministères.

M. PATERSON : Que voulez-vous dire ?

M. FOSTER : D'avoir un certain nombre de commis d'une même classe.

M. PATERSON : Le commis en question fait déjà partie du service civil.

M. FOSTER : Quelle est la raison qui vous a engagé à changer cette organisation théorique et à augmenter le nombre des commis de la deuxième classe ?

M. PATERSON : Le commissaire a jugé qu'il était nécessaire d'avoir un autre commis.

M. FOSTER : Vous pouviez atteindre ce but sans qu'il fût nécessaire de faire de ce fonctionnaire un commis de deuxième classe. Les départements ont été organisés suivant un plan étudié avec soin et d'après lequel il devait y avoir tant de commis en chef, tant de commis de la première classe, de la deuxième et de la troisième classes et ainsi de suite. Vous n'avez pas besoin d'augmenter le nombre de commis de la deuxième classe pour avoir plus d'aide dans votre ministère, parce que plus vous augmentez le nombre des commis des classes supérieures, plus les dépenses de votre département deviennent élevées. J'ai remarqué que, depuis quelque temps, il y a une tendance à augmenter ces dépenses selon le bon plaisir du ministère, et qu'on n'a pas tenu compte des dispositions prises dans le passé, relativement à l'organisation théorique des ministères.

M. PATERSON : Les besoins des départements expliquent cet état de choses. Il y a deux ou trois ans, nous avons constaté qu'il fallait faire des travaux supplémentaires dans le service intérieur, et des fonctionnaires qui avaient montré des aptitudes pour ce genre d'ouvrage ont été retirés de la division des statistiques qui tombent sous le crédit voté pour le service extérieur. Je crois que ce nouveau commis recevait des appointements aussi élevés que ceux qu'il retirera en sa qualité de commis de la deuxième classe.

M. FOSTER : L'honorable ministre sait-il cela pertinemment, ou n'est-ce là qu'une simple supposition ?

M. PATERSON : J'ai toute raison de croire que je ne me trompe pas.

M. HAGGART : L'honorable ministre peut avoir parfaitement raison, mais le principe qu'on doit, si je ne me trompe, mettre en pratique d'après la loi, c'est que le sous-ministre doit faire rapport à son supérieur quand il devient nécessaire de changer l'organisation théorique d'un département, avant que le ministre demande à la Chambre de voter le crédit nécessaire.

M. PATERSON : Inutile de ramener sur le tapis les anciennes discussions qui se sont déjà développées sur ce point. Mais je puis dire que le sous-ministre nous a proposé d'opérer ce changement—avec mon consentement, il va sans dire—parce qu'il y allait de l'intérêt du service.

M. FOWLER : Y a-t-il eu augmentation dans les appointements du commissaire répartiteur des impôts ? Ces appointements d'aujourd'hui sont de $3,000. Je croyais qu'ils ne s'élevaient qu'à $2,800.

M. PATERSON : Ils étaient de $3,000 en 1905-1906.

M. FOWLER : C'est là le maximum des appointements qu'il peut recevoir ?

M. PATERSON : Il n'y a pas de maximum. Les appointements ont été portés à $3,000, l'an dernier ou il y a deux ans.

M. DANIEL : Dans le budget de l'an dernier, les appointements du sous-commissaire figurent comme s'élevant à $2,800.

M. PATERSON : Les $200 ont peut-être été ajoutés dans les prévisions supplémentaires. Il y a vingt-deux commis de la deuxième classe cadette, au lieu de dix-neuf qu'on comptait auparavant. Il y a donc une augmentation de trois commis, mais, par contre, le nombre des commis de la troisième classe a été diminué de deux. Nous avons l'intention de faire passer dans la deuxième classe cadette deux commis de la troisième classe.

M. FOSTER : Ici encore, vous augmentez grandement le nombre des commis des classes supérieures.

M. PATERSON : Je suppose que l'honorable député ne s'élèvera pas contre ces promotions, si ceux qui en sont l'objet les méritent. Le sous-ministre considère, et je partage son opinion, que ce système est nécessaire et avantageux. Il est évident que toutes les augmentations statutaires sont aussi des promotions. Le sous-ministre croit, depuis assez longtemps, qu'on doit récompenser le mérite des fonctionnaires des différentes classes à commencer de la deuxième, par ce système de promotions, mais qu'il faut qu'un fonctionnaire ait un mérite spécial pour nous engager à lui accorder plus que le maximum d'appointements payés aux commis de cette classe.

M. FOSTER : Je ne puis voir la raison qui motive cette pratique.

M. PATERSON : Les commis de la deuxième classe reçoivent un salaire maximum assez élevé, mais tant qu'ils n'ont point atteint ce maximum leurs appointements sont assez minimes.

M. FOWLER : Tous les commis reçoivent-ils l'augmentation statutaire, ou bien celle-ci n'est-elle accordée qu'à certains fonctionnaires privilégiés ?

M. PATERSON : Cette augmentation est accordée à tous les commis qui ne retirent pas le maximum de leurs appointements et qui méritent de l'obtenir.

M. KEMP : De quel service relèvent les douaniers canadiens qui exercent leurs fonctions aux Etats-Unis ?

M. PATERSON : Du service extérieur. Il n'est pas question de ce dernier dans le crédit demandé maintenant.

M. HENDERSON : Si je ne me trompe, le sous-commissaire a rempli pendant un certain temps les fonctions de secrétaire particulier du ministre. Occupe-t-il encore cet emploi ? Je vois ici une allocation annuelle de $600 destinée à payer le travail du secrétaire particulier du ministre.

M. PATERSON : Le commissaire ne reçoit pas ces derniers appointements. Il y a au département deux dames qui remplissent les fonctions de secrétaires particuliers et qui partagent les appointements en question. Elles travaillent de longues heures par jour, et leurs appointements sont loin d'être exorbitants. Le sous-commissaire a rempli les fonctions de secrétaire particulier quand je n'ai pas un fonctionnaire occupant cet emploi, mais il ne reçoit aucune indemnité pour ce travail. Il agit en même temps en qualité de sous-commissaire.

M. HENDERSON : Le seul secrétaire particulier de l'honorable ministre se trouve être le sous-commissaire ?

M. PATERSON : Oui. Mlles Cram et Dawes remplissent les fonctions de secrétaires particuliers, tout en étant commis.

M. FOWLER . Mais le sous-commissaire agit toujours en qualité de secrétaire particulier ?

M. PATERSON : Dans la mesure que j'ai indiquée.

M. FOWLER : Il en a le titre, mais ce sont ces demoiselles qui font le travail.

M. PATERSON : Oui.

Ministre de l'Intérieur, $128,224.94.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ce crédit se rapporte aux appointements. Il comprend une somme de $197.44 que la Chambre doit voter de nouveau pour régulariser les appointements de quatre commis qu'on a promus à la deuxième classe cadette, le 20 septembre 1905, afin de faire courir cette promotion du 1er juillet dernier, nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil. Ils étaient tous commis de la troisième classe. Le département voulait les faire passer dans la deuxième classe et on leur demanda de subir l'exament de promotion. Un décret du conseil autorisant un examen spécial fut adopté le 22 juillet 1905. L'examen eu lieu le 20 septembre dernier et ce jour-là même la promotion s'accomplit. Le crédit nécessaire pour payer les appointements de ces commis a été voté sur l'exercice 1905-1906, et l'on demande aujourd'hui ce montant pour payer les appointements de ces commis pour la période du 1er juillet au mois de septembre 1905. Il s'agit de voter de nouveau ce crédit.

M. FOSTER : L'honorable ministre nous demande de voter des appointements à des commis qui y ont droit pendant une certaine partie de l'année. Ces fonctionnaires ne pouvaient passer d'une classe inférieure à une classe supérieure tant qu'ils n'avaient pas subi l'examen de rigueur. Or cet examen, ils l'ont passé, non pas le 1er juillet, mais au mois de septembre. D'où il suit qu'ils ne pouvaient être commis de deuxième classe avant la date de leur examen. On ne peut donc leur payer des appointements de commis de deuxième classe que depuis le mois de septembre.

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, l'honorable ministre avait fait voter un crédit à cet effet.

M. FOSTER : Oui, mais on ne peut accorder à un fonctionnaire des appointements pour une partie de l'année où il n'avait pas qualité pour recevoir ces deniers. Ces commis n'ont droit à l'augmentation en question que depuis le jour où ils ont été promus à la deuxième classe.

M. OLIVER : Ils ne peuvent recevoir ces appointements, si la Chambre ne vote pas le crédit nécessaire.

M. FOSTER : Le Parlement ne peut contrevenir à la loi du service civil jusqu'au point de permettre aux ministres d'accorder des promotions à des fonctionnaires avant que ces derniers aient passé l'examen de rigueur.

M. OLIVER : Nous demandons maintenant ce crédit à cause du précédent créé l'an dernier quand le Parlement a voté des crédits semblables sans discussion. Ce crédit ayant été voté unanimement, l'an dernier, dans des conditions exactement semblables à celles qui existent cette année, nous avons cru pouvoir suivre ce précédent.

M. FOSTER : L'honorable ministre, assurément, n'insistera pas sur ce fait que, l'an dernier, un acte illégal ayant été accompli subrepticement, à l'insu de la Chambre, il s'ensuit que nous devons prendre cela comme base de l'état de choses qui devra exis-

ter. Il vaudrait aussi bien pour le ministre dire que si des fonctionnaires ont subi avec succès l'examen de promotion au milieu de l'année, il serait tout à fait injuste de dater leur promotion de deux ou trois ans. Il va sans dire que le Parlement peut voter n'importe quel crédit, mais il y a des item qu'on ne devrait pas lui demander d'adopter.

M. OLIVER : Le crédit de l'an dernier n'a pas été soumis subrepticement, car on y a appelé l'attention de la Chambre et les explications dont je me sers aujourd'hui sont les mêmes que celles invoquées alors.

M. DANIEL : Il doit y avoir une faute d'impression ici quant au nombre des commis de la première classe. Le nombre indiqué à la marge est dix-sept, mais si nous faisons le calcul, nous trouvons qu'il y a dix-huit commis. Dans les estimations de l'an dernier, on ne comptait que seize commis. On a donc ajouté deux commis de la deuxième classe.

Sir WILFRID LAURIER : Si je comprends bien le point soulevé par mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), cette promotion aurait un effet rétroactif, c'est-à-dire qu'elle daterait du 1er juillet, alors que ces fonctionnaires n'auraient passé l'examen nécessaire qu'à la fin du mois de septembre.

M. FOSTER : Oui.

M. PATERSON : Tout cela équivaut à ajouter à un crédit les mots " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil ".

M. FOSTER : Bien pis que cela. Le crédit a été voté et ces commis n'ont passé l'examen que trois ou quatre mois plus tard.

M. PATERSON : Ces commis avaient qualité pour remplir ces fonctions ; ils n'avaient pas subi encore leurs examens, mais ils ont rempli cette obligation depuis.

M. FOWLER : Vous pourriez aussi bien faire remonter cette promotion à deux ans comme à trois mois.

M. PATERSON : Pas du tout. Nous avions fait voter le crédit suffisant, mais les intéressés n'ont passé l'examen que deux ou trois mois après le commencement de l'exercice pour lequel ce montant avait été voté. Je ne dis pas que le Parlement devrait ou non adopter des crédits semblables, mais quant à son droit de les adopter, il me semble que ces crédits tombent dans la même catégorie que ceux adoptés avec la mention " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil ".

M. HAGGART : Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) dit que ce montant a été voté avec le budget de l'an dernier. Il n'apparaît point dans les prévisions soumises à la Chambre, à la dernière session.

Sir WILFRID LAURIER : A mon avis, ce point se rapporte au crédit général. Pour une raison ou pour une autre, ces quatre commis n'ont pas subi l'examen nécessaire avant le mois de septembre. On objecte, aujourd'hui, que la promotion a un effet retroactif puisqu'on veut la faire remonter au 1er juillet. Cette objection a sa raison d'être.

M. FOSTER : L'honorable député de Saint-Jean, N.-B. (M. Daniel) appelle l'attention de la Chambre sur le fait qu'au lieu de dix-sept commis, tel que mentionné, il y en a réellement dix-huit. S'il en est ainsi, il y aurait donc ici encore une promotion.

M. DANIEL : L'an dernier, il n'y avait que seize commis.

M. OLIVER : On m'informe que le mot " dix-sept " est le résultat d'une erreur typographique.

M. FOSTER : Il y a réellement dix-huit commis ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Dans ce cas, vous devez nous expliquer pourquoi il y a deux commis de plus cette année. Voici une occasion favorable pour appeler de nouveau l'attention de la Chambre sur la négligence avec laquelle on prépare ces prévisions. L'an dernier, nous avons éprouvé certaines difficultés à propos d'un ou de deux points très importants. Le même état de choses se répète aujourd'hui.

M. OLIVER : On me dit que depuis l'an dernier le nombre des commis de première classe n'a pas varié.

M. FOSTER : Combien y avait-il de commis l'an dernier ?

M. OLIVER : Dix-huit.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Saint-Jean, N.-B. (M. Daniel) a déclaré qu'il a sous la main le budget de l'an dernier, et que le nombre des commis de la première classe n'est que de seize, d'après les détails fournis par cet état.

A la marge du budget qui nous est soumis maintenant, le nombre de ces commis est indiqué comme étant de dix-sept, alors qu'en vérité il y a dix-huit commis en tout. Pourquoi gaspiller le temps de la Chambre avec des erreurs de ce genre, s'il n'y a pas de changement ? Pourquoi les prévisions ne sont-elles pas convenablement préparées?

M. TAYLOR : Si l'honorable ministre veut compter le nombre des commis de la seconde classe il constatera qu'il s'élève à vingt-quatre, bien que les prévisions indiquent vingt-cinq comme total. De plus, il est question de trente et un commis de la troisième classe, tandis que véritablement on n'en devrait compter que vingt-cinq, si nous additionnons les différents appointements contenus dans ce crédit. Il y a donc

une erreur radicale en cela, ou bien les états budgétaires n'ont pas été préparés avec soin.

M. FOSTER : Je vois dans le rapport de l'auditeur général que, l'an dernier, on n'a payé des appointements qu'à seize commis de la première classe, et ce calcul est sévère et sérieux. Les autres commis n'ont-ils pas passé l'examen de promotion ? Quelque commis de la seconde classe est-il mort, dans le courant de l'année ?

M. OLIVER : Un commis de la seconde classe a démissionné, mais aucun des fonctionnaires n'est mort.

M. FOSTER : Il y en a un qui manque et il faudra envoyer le crieur public à sa recherche. Je constate que, l'an dernier, on a payé des appointements à vingt-huit commis de la deuxième classe, tandis que, aujourd'hui, il n'y en a que vingt-sept ou plutôt que vingt-six, si l'un de ces fonctionnaires a démissionné. Où se trouve les deux commis qui manquent ici ? Je crains bien que le département de l'honorable ministre ne se soit désorganisé pendant l'absence de mon honorable ami dans l'Ouest.

M. OLIVER. Le rapport de l'auditeur général ne concorde pas avec les renseignements qui me sont fournis par les fonctionnaires de mon département. Puisqu'il en est ainsi, il me faut revoir et reviser l'état que j'ai sous les yeux, et, en conséquence, je demande que cet item reste en suspens.

Dépaartement des affaires indiennes, appointements, $50,537.50.
Dépenses extraordinaires, $11,548.12.

M. OLIVER : Nous avons préparé ces prévisions dans le but d'acquitter les dépenses au cours des neuf mois se terminant le 31 mars 1907. Dans toutes les divisions où la dépense est continue durant les douze mois, nous avons fait la déduction nécessaire. Cette règle s'applique aux dépenses d'administration, aux octrois scolaires, aux fournitures de vivres, aux soins médicaux, aux frais de déplacement et autres, à la fourniture d'instruments aratoires et de bétail, etc. Mais il y a différents item à propos desquels on ne pouvait faire de réduction, telles que les dépenses qu'il faut faire de bonne heure cette année, mais qui ne sont payées qu'après le premier de juillet ; dans cette catégorie se trouvent compris les fournitures qui sont livrées d'après un contrat et qui ne sont payables que par annuités, articles qui doivent être fournis à certaines dates, et d'autres travaux qui doivent être exécutés avant l'hiver, tels que construction de bâtiments ou réparations.

M. HAGGART : Avez-vous accordé aux commis l'augmentation statutaire ?

M. OLIVER : Oui.

M. HAGGART : Comment se fait-il que le montant que vous demandez est aussi élevé que celui voté l'an dernier et qu'il n'y ait pas de diminution dans le nombre des commis ?

M. OLIVER : Le montant total n'est pas celui de l'an dernier à cause de l'augmentation statutaire.

M. FOSTER : Rappelons-nous que ce crédit n'est que pour une période de neuf mois.

M. R. L. BORDEN : En préparant ces prévisions vous auriez simplifié le travail de la Chambre en ajoutant une troisième colonne où vous auriez indiqué ce qu'aurait été le total pour douze mois. Nous serons obligés de demander à chaque ministre, lors de la discussion du budget de son département, de nous dire exactement ce que serait le montant total de chaque item pour une période de douze mois.

M. OLIVER : J'ai ici les chiffres indiquant en détail les dépenses pour douze mois, mais je n'en ai pas le total.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il me dire ce que nous coûteront les commis en chef pour toute l'année ?

M. OLIVER : $13,000.

M. R. L. BORDEN : Et les commis de la première classe ?

M. OLIVER : $10,337.50.

Département des Finances et conseil de la trésorerie.—Appointements, $47,336.26.
Dépenses casuelles, $9,000.

Sir WILFRID LAURIER : Ce crédit est le même que celui que nous avons demandé l'an dernier.

M. W. F. MACLEAN : La division des assurances s'y trouve-t-elle comprise ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, mais il n'y est pas question de la commission.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : Il y a sur cette résolution un amendement tendant à ajouter après le mot " extraordinaires " les mots suivants : " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil ".

(La motion est adoptée.)

Ministère du Revenu de l'intérieur—Appointements, $37,107.50.
Dépenses casuelles, $5,250.00.

M. L. P. BRODEUR : Le nombre des fonctionnaires n'a pas varié depuis l'an dernier. Trois commis de la troisième classe sont passés dans la deuxième classe cadette.

M. FOSTER : Quels étaient les appointements de chacun de ces commis de la troisième classe ?

M. BRODEUR : Deux de ces commis recevaient $700 chacun, et le troisième, $650. Les appointements d'un commis de la seconde classe cadette sont de $800. Nous

avons accordé de l'avancement à ces fonctionnaires, parce qu'ils avaient passé l'examen de promotion, et comme c'étaient d'excellents employés, nous avons cru bien faire en les appelant à faire partie des commis de la seconde classe cadette. Mon honorable ami sait que les appointements d'un commis de la troisième classe sont bien minimes. Après avoir consulté le sous-ministre, nous avons pensé que c'était là un des cas où nous devrions accorder à chacun de ces fonctionnaires la faible augmentation de $100.

M. FOSTER : La raison invoquée par l'honorable ministre ne me semble pas très concluante ni excuser suffisamment ce qui s'est produit. Tout se résume, semble-t-il, à faire passer des fonctionnaires des classes inférieures à des classes supérieures, ce qui n'améliore guère le service, mais occasionne de plus fortes dépenses au ministère du Revenu de l'intérieur. S'il est réellement vrai que les commis de troisième classe, vu le changement opéré dans l'état de choses, ne reçoivent pas les appointements qu'il leur serait dû raisonnablement, à mon avis, il serait du devoir du Gouvernement d'étudier cette question et d'examiner si l'on ne devrait pas élever le montant des appointements en général. Pour ma part, je crois qu'on peut invoquer certaines raisons en faveur de l'augmentation des appointements des fonctionnaires de l'Etat. Le prix de la vie a augmenté considérablement ; les loyers, la nourriture, les habits, enfin tout ce qui est nécessaire à la vie coûte beaucoup plus cher qu'autrefois. Cet état de choses est particulièrement pénible pour cette classe de fonctionnaires dont les appointements ne peuvent dépasser un chiffre fixé d'avance, et qui n'ont pas ce qu'on pourrait appeler une méthode élastique de gagner leur vie. S'il leur faut faire face à cette augmentation du coût de l'existence qui se produit depuis trois, quatre ou cinq ans, et si leurs appointements ne leur permettent pas de vivre comme leur position l'exigerait, ce serait là une excellente raison de réviser toute la liste du personnel et de voir à ce que des appointements raisonnables soient accordés aux commis des différentes classes.

Mais négliger cette règle pour prendre ici et là un fonctionnaire d'une seule classe, pour le faire entrer dans une classe supérieure, afin de lui donner des appointements plus élevés, ne me semble pas la méthode à suivre. Je partage l'opinion de quiconque affirme qu'un jeune homme qui fait un travail efficace et à qui on n'accorde que $400 ou $500 par année, a beaucoup de difficultés à se tirer d'affaires, avec ces minces appointements, dans une ville comme celle-ci, où le prix de la vie est si élevé. J'ai déjà dit et je répète que si la moyenne des appointements n'est pas assez élevée, il vaudrait mieux l'augmenter et nous en tenir à la décision prise relativement aux différentes classes, aux différents emplois. On invoque une mauvaise raison en disant que, parce qu'un commis a passé l'examen de promotion, on a le droit de porter ses appointements de $600 à $800 ou d'accorder à un fonctionnaire quelconque un salaire plus élevé.

M. BRODEUR : Le sous-ministre et moi-même avons cru que ces commis recevaient des appointements bien minimes en ne retirant que $650 par année. Les deux autres commis se trouvaient à recevoir le maximum des appointements accordés aux commis de leur classe. Ce n'était donc pas commettre une injustice que de leur accorder une augmentation pareille et de les faire passer dans la deuxième classe cadette. Ils auraient pu être nommés commis de cette dernière classe dès le commencement, car ils avaient passé avec succès l'examen nécessaire; mais ayant encore réussi à l'examen d'aptitude, cela leur donnait tous les droits à l'emploi de commis de la deuxième classe cadette. Deux de ces commis retiraient le maximum des appointements accordés à cette classe de fonctionnaires, tandis que les deux autres ne recevaient que les appointements accordés aux commis de cette classe.

Comme ils avaient subi avec succès l'examen de promotion et comme nous avons tenu compte, le sous-ministre et moi, du fait que ces fonctionnaires devaient vivre à Ottawa avec le minime salaire qu'ils touchaient, nous avons cru avoir raison de recommander que ces fonctionnaires fussent appelés à faire partie des commis de la deuxième classe cadette.

M. FOSTER : Les trois qui ont été laissés de côté ne sont-ils pas de bons commis ?

M. BRODEUR : Oui, mais ils n'ont pas passé l'examen requis, contrairement aux fonctionnaires dont je viens de parler.

M. DANIEL : N'a-t-on pas, dans le budget supplémentaire de l'an dernier, augmenté les appointements de certains fonctionnaires du Revenu de l'intérieur ?

M. BRODEUR : Oui.

M. DANIEL : Je remarque que, l'an dernier, le chiffre de tous les appointements de ce ministère s'élevait à $50,310. Les trois quarts de cette somme représenteraient environ $37,107. L'honorable ministre se trouvera donc à payer un total d'appointements moins élevé pendant l'exercice prochain. . .

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER. Le sous-ministre me dit que c'est parce qu'il essaie d'expédier la besogne en employant cette année moins de commis de la troisième classe que l'an dernier.

M. FOSTER : Vous avez trois fonctionnaires.

M. BRODEUR : L'an dernier, nous avons demandé un crédit pour payer les appointements de six commis de la troisième classe, tandis que cette année nous ne demandons un crédit que pour trois commis.

M. FOSTER : Mais si vous demandez un crédit seulement pour payer les appointements de trois commis de troisième classe —soit trois de moins que l'an dernier— vous voulez que la Chambre vous vote l'argent nécessaire pour payer trois nouveaux commis de la deuxième classe recevant des appointements plus élevés.

M. BRODEUR : Mon secrétaire particulier, qui était attaché au ministère, l'année dernière, n'a pas eu de successeur. Il était commis de deuxième classe. Son successeur fait réellement partie d'une catégorie inférieure à celle-là.

M. FOSTER : M. Garneau était-il attaché au ministère du Revenu de l'intérieur ?

M. BRODEUR : Oui, mais il ne figure plus parmi le personnel de ce ministère.

M. FOSTER : Alors, il devrait y avoir un commis de moins.

M. BRODEUR : Non.

M. FOSTER : Mais enfin, le chiffre de votre personnel n'accuse aucune diminution.

M. BRODEUR : Le personnel n'a pas diminué, si vous voulez, mais au commis, touchant $1,200 ou $1,300, nous avons donné pour successeur un commis de troisième classe.

M. FOSTER : Il touche les émoluments du secrétaire particulier ?

M. BRODEUR : Oui.

Ministère de l'Agriculture — Appointements, $63,798.76.

Dépenses casuelles, $16,312.50.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a rien de changé ici, cette année. C'est le même chiffre budgétaire que l'année dernière.

M. FOSTER : Sauf, les augmentations prévues législativement.

Sir WILFRID LAURIER : Précisément.

M. HAGGART : L'argument que je viens d'appliquer au budget du ministre de l'Intérieur s'applique ici également. Je m'explique difficilement qu'en accordant les augmentations statutaires, on arrive à ce montant.

Sir WILFRID LAURIER : L'année dernière cet article du budget était de $84,820. Pour l'exercice en cours, les trois quarts du crédit s'élèveraient à $63,798.76. Surtout n'oubliez pas de tenir compte des 76 centins. Sil s'agissait de toute la période des douze mois. ce n'est pas $84,820 mais bien $85.065.01 qu'il faudrait demander.

M. HAGGART : Vous ne demandez que les trois quarts de $84,820 ?



Sir WILFRID LAURIER : Précisément.

M. HAGGART : Ce crédit de $84,820 ne comprend point les augmentations statutaires.

Sir WILFRID LAURIER : Elles y sont.

M. HAGGART : Non; c'est le chiffre précis du crédit voté l'an dernier.

M. FOSTER : Il y a environ $200 d'augmentations.

Sir WILFRID LAURIER : Voici mon opération arithmétique : nous demandons $63,798.76 pour une période de neuf mois. S'il s'agissait de douze mois, c'est $85,061.01 qu'il faudrait inscrire au budget.

M. HAGGART : Le chiffre des augmentations prévues ne s'élève qu'à $400 pour l'année.

Sir WILFRID LAURIER : Non, le chiffre précis est $245.

M. HAGGART : C'est une somme fort minime pour 63 commis.

M. FOSTER : Quelques-uns d'entre eux ont déjà, sans doute, atteint le maximum ?

Sir WILFRID LAURIER : La chose est fort singulière. C'est grâce aux explications qu'on m'a données que j'ai pu m'en rendre compte. L'explication, c'est que le colonel Jarvis touche un traitement de $2,412.50 et un autre fonctionnaire reçoit $1,962.50. Voilà l'éclaircissement que m'a fourni le comptable du ministère. Il a fort soigneusement préparé cet état, et les augmentations statutaires atteignent le chiffre de $63,798.76 pour une période de neuf mois. Pour douze mois, le montant s'éléverait à $85,065.01. Le calcul du comptable est parfaitement exact.

Ministère de la Marine et des Pêcheries— Appointements, $63,762.50.

Dépenses casuelles, $14,362.50.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Il est proposé de modifier cet article en insérant, après le mot " appointements " ce qui suit " y compris les appointements de Mme Lamouche, nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil."

M. BRODEUR : Le nombre des commis a été réduit de 57 à 55. M. Hackett, attaché au ministère depuis 1873, et M. Kent, a qui est confié le service des primes de pêche et qui est au ministère depuis 1875, ont été promus au rang de premier commis. Ce sont des fonctionnaires méritants, dignes de cette promotion. Dans le service technique, le nombre des commis est réduit de 8 à 5; M. Tywhitt étant mort, et M. Lindsay ayant démissionné. La raison d'être de l'autre réduction dans le personnel, c'est que l'année dernière, par suite d'erreur, le nom de M. Cunningham, chef du service de pisciculture, a figuré au budget à titre d'officier technique, chose inexacte, dans l'acception stricte du mot. La seconde classe cadette ac-

cuse une diminution de 16 à 13, dans le chiffre de ses commis. Je propose la promotion de Mme Lamouche au rang de commis de la deuxième classe cadette. Elle est au service du ministère depuis 1879, ayant antérieurement été employée au ministère des Finances. Tous les ans, on voit figurer à côté de son nom cette formule : " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil," et à mon avis, il est préférable d'élever cette dame au rang de commis de deuxième classe. Mme Lamouche est une excellente fonctionnaire et à tout événement, elle a dépassé l'âge de 35 ans, puisqu'elle est au service depuis 1879.

M. HENDERSON : Il faudrait la retraiter.

M. FOSTER : Que le ministre donne toujours de l'avancement à des employés aussi méritants que Mme Lamouche, et il sera à l'abri de tout reproche.

M. DANIEL : Ces officiers techniques sont-ils tous des hommes de professions ?

M. BRODEUR : Oui. Citons M. Creighton préposé aux études sur les marées et courants, M. Fraser, sous-ingénieur ; M. Stewart, inspecteur en chef ; M. Anderson, hydrographe, et M. Fraser, commissaire des phares.

Ministère des Travaux publics, $53,437.50.

M. FOSTER : Dans le rapport de l'auditeur général figure une volumineuse correspondance sur une question de grande importance, à mes yeux et que je tiens à signaler à l'attention du ministre. Il paraît que M. Gobeil, le sous-ministre des Travaux publics réussit à se faire nommer arbitre relativement à certaines affaires intéressant le ministère et que, pour chaque arbitrage, il touche la somme de $400. Cet extra lui est payé à même un crédit affecté aux arbitrages où figure cette formule inique : " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil." Lorsque le premier paiement de ce genre sollicita le regard de l'ex-auditeur général, il fut d'avis que M. Gobeil, sous-ministre, ne devait ni participer à ces arbitrages ni toucher une rémunération spéciale de ce chef, à moins d'avoir été nommé dans ce but par voie de décret de l'exécutif. M. Gobeil, naturellement partie intéressée au litige, plaida sa propre cause et exprima l'opinion que la formule: " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil," étant inscrite au crédit, il pouvait, en toute sûreté de conscience toucher les deniers, comme rémunération spéciale de ce surcroît de travail. L'auditeur général fit observer que cette clause conditionnelle avait été incorporée au texte de la loi afin de couvrir certaines éventualités, comme la limite d'âge chez une personne que le Gouvernement désire nommer commis, ou encore le cas d'un individu qui n'aurait pas subi l'épreuve de l'examen réglementaire, mais qu'elle ne saurait s'appliquer à un sous-ministre touchant une rémunération supplémentaire. L'auditeur général exprima l'avis bien arrêté que la clause conditionnelle en question ne s'appliquait nullement à une dépense à laquelle on peut faire face par un crédit général affecté à un ministère, et que les fonctionnaires d'un ministère, y compris le sous-ministre, ne sauraient ni participer aux affaires d'arbitrages, à titre d'arbitres se rattachant aux affaires du ministère, ni toucher, pour ce service, une rétribution spéciale. A mon sens, l'avis émis par l'auditeur général à cet égard est parfaitement légitime. Mais indépendamment de la question de savoir si la loi autorise M. Gobeil à toucher ces deniers, il est un aspect de la question d'une plus haute importance que cette question de droits. J'observe que M. Gobeil, sur ce point, treize mois durant, fait la lutte contre l'ancien auditeur général et que son successeur quitte l'arène, en désespoir de cause, vers la fin de janvier 1905, de sorte que la question reste toujours en litige. Bien qu'au point de vue strict du droit la chose puisse être licite, il n'est pas moins répréhensible d'autoriser un sous-ministre ou un fonctionnaire d'ordre supérieur, à remplir la charge d'arbitre et sous le couvert d'un crédit général, de toucher une rémunération spéciale, à moins qu'il n'y soit autorisé par voie de décrets de l'exécutif. Voilà l'aspect de la question que je signale au ministre des Travaux publics. Pareille pratique, si on la tolère, aboutirait fatalement à la désorganisation des services publics. Qu'un fonctionnaire supérieur prenne pareille latitude et ajoute $400 ou $800 à son traitement, alors pourquoi les fonctionnaires supérieurs des autres ministères ne solliciteraient-ils pas le même privilège auprès du ministre ? En outre, pareille innovation aurait le fâcheux effet de faire intervenir les fonctionnaires ministériels dans des débats auxquels ils devraient demeurer étrangers.

Mieux vaut renvoyer la décision de ces questions à des arbitres, moins intéressés à ces matières que ne le seraient ces employés.

L'honorable M. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Il est bien vrai qu'il figure à mon budget un crédit affecté au paiement de $440 à chaque arbitre, crédit qui existait déjà à l'époque où je pris la direction du ministère. Voici l'explication donnée au sujet de l'existence de ce crédit. Dans nombre de circonstances, il s'éleva, au sujet des travaux publics, des désaccords entre les entrepreneurs et les fonctionnaires du ministère; d'où il résulte des litiges de longue durée; or, ces fonctionnaires, autres que ceux intéressés dans le différend, sont probablement les plus aptes à faire une enquête approfondie sur l'affaire en litige. On a utilisé ce crédit pour rémunérer certains agents du ministère faisant partie du conseil d'arbitrage,

en raison du surcroît de travail occasionné par cet arbitrage. N'eût été l'existence de ce conseil, quelques-unes de ces affaires auraient été portées devant les tribunaux, à grands frais pour le ministère, et je doute fort que l'on eût mieux consulté l'intérêt public, de cette façon. Si je ne me trompe, ce conseil se compose de quatre fonctionnaires : le sous-ministre, l'ingénieur en chef, l'architecte en chef et un des autres chefs des services techniques. Si j'en juge par mes propres observations, l'œuvre de ce conseil a tourné au bénéfice du public. Ces agents ont consciencieusement accompli leur tâche, et cela va sans dire, cette besogne se fait en dehors des heures de bureau ; car si elle s'accomplissait au cours des heures réglementaires, force serait à ces fonctionnaires de s'absenter de leurs bureaux et de négliger leurs devoirs spéciaux, chose impraticable. Au budget de l'exercice en cours, j'ai porté un crédit de ce genre, et quand il viendra en discussion, je serai bien aise de discuter la question par le menu et de donner des explications circonstanciées sur cette œuvre, détails qui me manquent pour le moment.

M. LENNOX : A mon avis, il est grandement temps d'appeler l'attention de la Chambre sur cette question d'arbitrage. Ce fléau devient épidémique ; il semble se propager dans tous les services de l'Etat. Ce mal s'était glissé jusqu'au sein de notre magistrature, et l'abus était devenu intolérable.

La session dernière, on nous avait promis que cet abus cesserait, et que désormais les juges ne rempliraient plus la charge d'arbitres, et cependant l'abus existe toujours. Le système que nous avons essayé d'implanter, c'est que l'Etat dispose de tous les services et des instants de ses fonctionnaires, en retour des traitements qu'il leur accorde. Il nous semblait qu'il en devait être ainsi des juges ; mais, en réalité, ils servent deux maîtres à la fois : l'intérêt du pays, en retour du traitement qui leur est accordé à titre de juge, et les intérêts particuliers, en se chargeant d'arbitrage. Le fonctionnaire en question, en ce moment, touche un traitement annuel de $4,000. Il est possible que cette rémunération soit insuffisante. En pareille circonstance, il importe que nous le sachions et que nous lui accordions plus ample rétribution ; mais qu'il soit bien compris qu'il doit consacrer tout son temps au service du pays. L'argument du ministre, de prime vue, peut sembler fort plausible. Pour rendre les services en question, dit-il, ce fonctionnaire est obligé de prolonger fort tard ses veilles, c'est-à-dire qu'il travaille pendant des heures de surcroît.

Ce sous-ministre touche déjà un traitement pour consacrer toutes ses énergies au service du pays ; ne lui imposez donc pas d'autre besogne et ne le surchargez pas de travail. Il ne saurait bien remplir les devoirs d'arbitre et en même temps être assez dispos et reposé pour attaquer le lendemain la besogne officielle. Je le répète, c'est un grave abus qu'on laisse se propager au sein des ministères, en autorisant les sous-ministres à remplir les fonctions d'arbitres, et il faut que cet abus cesse. A cet égard, j'ajouterai que même les membres du cabinet ne se bornent pas à l'accomplissement de leurs devoirs officiels et ne consacrent pas tout leur temps au service du pays. Qu'on le comprenne donc bien, nous voulons accorder aux juges, aux membres du cabinet, aux sous-ministres et autres fonctionnaires de l'Etat, une rémunération d'un chiffre suffisant, mais à condition qu'ils consacrent tous leurs instants au service du public. Que la Chambre en soit bien persuadée, c'est là un abus grandissant et il importe de prendre des mesures énergiques pour l'extirper. C'est en vain que, depuis 1900, les députés de la gauche élèvent la voix contre la présence de cette formule dans le texte de notre loi : " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil " ; et ce n'est qu'aujourd'hui, en parcourant le rapport de l'auditeur général que nous constatons l'étendue de l'abus qu'on fait de cette formule, qu'on invoque pour pallier une foule de transactions plus ou moins louches, que le Gouvernement ne devrait pas sanctionner.

M. FOSTER : Le ministre, il me semble, n'a pas apporté d'éclaicissement suffisants. Il ne paraît pas comprendre la gravité des résultats auxquels cet abus peut aboutir, si on le laisse grandir. J'espérais que le ministre nous déclarerait que l'expérience du passé l'avait convaincu que ce serait un manque de sagesse de laisser cette pratique se perpétuer. Voyons un peu la situation. C'est à son sous-chef que le ministre demande des lumières. Dans le silence de son cabinet, c'est avec le sous-ministre qu'il étudie les différents crédits à inscrire à son budget pour les différents services du ministère, et il prend décision à cet égard. Le ministre est le chef responsable au premier titre, tandis que, sous sa direction, le sous-ministre surveille la besogne. Les paiements s'effectuent d'après l'avis du sous-ministre et avec l'approbation et sanction du ministre, après que les architectes et les contremaîtres ont exercé leur surveillance. Vient le moment où le ministre décide du chiffre des sommes à verser et des paiements à effectuer. Mais voici que l'entrepreneur n'acquiesce pas à cette décision, et le sous-ministre est appelé à exercer la fonction d'arbitre. Eh ! bien, le seul fait que le sous-ministre est en mesure d'ajouter $400 à son traitement fait toucher du doigt l'absurdité de cette pratique. Certes, il ne convient nullement de placer un sous-ministre en aussi délicate position. Accordez à votre fonctionnaire la rémunération que mérite l'exécution fidèle de sa besogne légitime ; et du moment qu'il aura fidèlement rempli ses devoirs, il ne lui restera guère de temps

pour prendre du repos et se récréer. Ce n'est pas en le forçant à partager ainsi son attention et à éparpiller ses efforts que vous obtiendrez la pleine valeur de ses services. Mais, dit le ministre, confier ces arbitrages à des gens du dehors entraînerait une plus grande dépense de temps et de deniers publics. Quand bien même il en serait ainsi, mieux vaudrait effectuer ces frais, et exempter le sous-chef de ces fonctions qu'il ne devrait pas exercer.

M. HYMAN : Je tiens à donner quelques éclaircissements sur le fonctionnement de cet arbitrage. D'abord, il ne saurait y avoir d'arbitrage sans l'autorisation du ministre. Surgit-il un différend entre le directeur d'un service technique tel que l'architecte en chef, et un entrepreneur, le litige est soumis au ministre. Le ministre ne saurait mieux s'éclairer sur la question qu'en faisant coopérer le sous-ministre avec le fonctionnaire technique chargé de ces travaux.

M. LANCASTER : Pourquoi le sous-ministre touche-t-il une rémunération supplémentaire?

M. HYMAN : Voici pourquoi. Lorsqu'il s'élève un désaccord entre un entrepreneur et un chef de service, le ministre est saisi de l'affaire. Il décide alors si elle doit faire l'objet d'une enquête de la part d'autres fonctionnaires ministériels que le chef du service intéressé. Décide-t-il que l'arbitrage aura lieu, alors le conseil d'arbitres a le pouvoir de citer des témoins et d'en obtenir les renseignements que le ministre ne saurait guère puiser à d'autres sources. La raison d'être de cette rémunération supplémentaire, c'est que le ministère des Travaux publics ne saurait guère fonctionner en l'absence de quatre de ses principaux officiers, durant les heures de bureau. Enfin, le rapport des arbitres est soumis au ministre, lequel est responsable de toute proposition qu'il peut formuler.

M. FOSTER : Quels sont les autres arbitres?

M. HYMAN : L'architecte en chef et l'ingénieur en chef du ministère, ainsi que le directeur d'un des principaux services techniques.

M. FOSTER : Reçoivent-ils une rémunération supplémentaire?

M. HYMAN : Oui. J'ai toujours tenu compte du temps qu'ils consacrent à ces travaux d'arbitrage, et demandé qu'il leur soit payé une indemnité.

M. FOSTER : Alors, la situation est trois fois pire que je ne le croyais.

M. HYMAN : Je ne saurais me ranger à pareil avis. J'en suis convaincu, à en juger d'après les résultats obtenus et les renseignements recueillis par le ministère, l'intérêt public ne peut qu'y gagner.

M. OSLER : Quelle indemnité ces messieurs ont-ils reçue, l'année dernière?

M. HYMAN : Comme ce débat a surgi à l'occasion du crédit affecté au traitement de M. Gobeil, je n'ai pas sous la main le renseignement demandé.

M. LANCASTER : S'agit-il ici de créances et de réclamations contre l'Etat et qu'on soumet ainsi à l'arbitrage.

M. HYMAN : Il ne s'agit pas toujours de réclamations, mais souvent c'est une question d'interprétation. Parmi tant d'entreprises de travaux et de fournitures ministérielles, il doit fatalement s'élever des désaccords entre le service technique du ministère et l'entrepreneur même.

M. LANCASTER : Nécessairement il y a deux parties au litige : d'abord l'entrepreneur, et l'autre?

M. HYMAN : L'Etat.

M. LANCASTER : Puis il y a le sous-ministre, auquel sont soumises une foule de réclamations contre le Gouvernement, sur lesquelles il est tenu de faire rapport. Or, voyez dans quelle délicate posture vous placez cet homme : il sait que s'il s'oppose au règlement de ces réclamations il sera nommé arbitre à cet égard, et ainsi il lui sera versé une indemnité spéciale, en sus de son traitement. Nous sommes tous humains, faillibles. On ne devrait pas placer le sous-ministre en pareille situation. Il suffit d'exposer la question à la Chambre pour que toute la députation, d'une seule voix—sauf le cabinet—condamne ce système.

M. HAGGART : Le fond même de la question a jadis été débattu ici, et jamais je n'aurais supposé qu'il existât un bureau comme ce conseil d'arbitres mentionné par le ministre.

A l'époque où M. Page remplissait la charge de sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, ce singulier conseil existait. Voici, par exemple, un entrepreneur dont le compte de matériaux a reçu l'attestation du sous-ministre. Advenant qu'il soit mécontent, il demande que le litige soit soumis à l'arbitrage. Alors l'affaire est portée au tribunal d'arbitrage, se composant de M. Page seul. L'anomalie ici, c'est qu'il faisait lui-même la revision de la sentence qu'il avait déjà lui-même prononcée dans l'espèce, au cours de l'exercice régulier de ses fonctions ministérielles. Voilà, à mon sens, une pratique condamnable. Cet usage a été considéré inacceptable à l'époque de l'administration de M. Page, et l'on fut d'avis que c'était une anomalie qui n'avait pas de raison d'être. Du reste, à en juger d'après les observations mêmes du ministre des Travaux publics, il me semble que pareil arbitrage ne devrait pas exister. Si les entrepreneurs ont des réclamations à faire valoir contre le Gouvernement, soit par erreur de mesurage ou toute autre cause, il ne con-

vient pas qu'ils portent leur plainte devant celui-là même qui a déjà rendu un jugement et qu'ils lui demandent la réforme de sa propre décision.

M. FOWLER : J'ai un renseignement à demander au ministre: la décision de ce tribunal d'arbitrage, comme il l'appelle à tort, est-elle définitive, ou bien peut-elle être réformée par le ministre; bref, le ministre est-il l'arbitre en dernier ressort ?

M. HYMAN : La décision du conseil d'arbitrage est toujours transmise au ministre. Elle n'est définitive que lorsqu'elle est sanctionnée par le ministre; et même alors réellement, elle n'est pas encore définitive, puisqu'elle doit être soumise à l'exécutif et, en dernier lieu, à la Chambre.

M. FOWLER : Pourquoi se sert-on de ce nom d'arbitrage, lorsque, en réalité, il ne s'agit ici que d'enquête ? Ce vocable " arbitrage " n'est ici qu'un prétexte, une excuse, un déguisement dont vous vous affublez pour accorder à ces individus une rémunération extraordinaire.

M. HYMAN : En vérité, l'honorable député exagère et pousse les choses à l'extrême. Il ne s'agit nullement ici de déguisement ni d'excuse pour pallier des actes inavouables, mais bien d'un usage consacré par le ministère des Travaux publics dans la conviction qu'on consultait par là les plus chers intérêts du pays.

Lorsqu'il surgit quelque désaccord de ce genre entre les experts du ministère et les entrepreneurs chargés des travaux du ministère, l'affaire est portée devant le ministre, afin qu'il puisse se mettre au courant des faits. Le conseil des arbitrages et sentences arbitrales, étant autorisé à citer des témoins et à les examiner, en conformité des règlements, cela permet au ministre de s'éclairer parfaitement sur la question, avant de prononcer son jugement.

M. FOWLER : Alors cet arbitrage se résume tout simplement à une enquête, et c'est un abus de langage que de lui appliquer le terme d'arbitrage.

M. FOSTER : Cette somme ne devrait pas être demandée au crédit en discussion.

M. FOWLER : Le crédit en question ne s'applique pas aux enquêtes, mais bien aux arbitrages, et ici il n'est pas question d'autre chose que d'une enquête. Ces enquêtes devraient être confiées aux fonctionnaires publics, sans rémunération ni indemnité spéciale, et le ministre, à mon avis, n'a nullement le droit d'utiliser ainsi ces deniers pour payer des extras à ces officiers.

M. FOSTER : Je vais donner lecture des pièces justificatives...

M. HYMAN : Si l'honorable député veut bien attendre qu'un crédit affecté à ce service, vienne en discussion, je pourrai alors offrir tous les éclaircissements voulus.

M. HAGGART.

M. FOSTER : Voici un renseignement que je livre à l'appréciation du ministre :

Arbitrages et sentences arbitrales, y compris paiements autorisés, nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil, $5,000.

J'emprunte cet article au bill des subsides.

Cette somme est affectée à ce qu'on est convenu d'appeler arbitrages et sentences arbitrales.

On dit maintenant que ce n'est ni arbitrage ni sentence arbitrale.

Sir WILFRID LAURIER : Voici un point important qui mérite discussion, mais qu'il ne convient pas de discuter sous ce chef de dépenses. Le ministre a un crédit spécial affecté à cette fin, et lorsqu'il sera soumis à la discussion de la Chambre, toute la question pourra être remise sur le tapis.

M. FOSTER : Ce ne sera peut-être pas avant la fin de la session.

Sir WILFRID LAURIER: N'ayez crainte.

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

## Reprise de la Séance.

Ministère des Travaux publics—Appointements, $42,187.50.

Dépenses éventuelles, $11,250.00.

M. R. L. BORDEN : Avant de voter ce crédit, j'aimerais connaître un peu plus à fond la politique que poursuit le Gouvernement au sujet de ces arbitrages. Il appert que le sous-ministre des Travaux publics a été chargé de faire des enquêtes ou de prendre part à des arbitrages—je ne sais pas le nom au juste—et qu'il a reçu une fois, ou peut-être plusieurs fois, $400, et une autre fois $500. De deux choses l'une : ou ces enquêtes ou arbitrages font partie de ses attributions de sous-ministre et devraient être faits par lui, ou ils sont complètement étrangers à ses fonctions officielles. Dans la première alternative, il est inutile de dire qu'il ne doit pas recevoir de rémunération, en sus de ses appointements comme sous-ministre des Travaux publics. Si je saisis bien, M. le ministre prétend que ces fonctions sont indépendantes de celles de sous-ministre. Il serait très à propos de connaître la politique du Gouvernement à ce sujet. J'ai par devers moi une réponse de M. le directeur général des Postes, qui dit :

M. H. D. Talbot, ci-devant directeur du bureau de poste à Cannington, Ontario, a été révoqué de ses fonctions le 12 janvier 1906, parce qu'il dirigeait dans le même village, sous le nom d'une autre personne, une entreprise commerciale en concurrence aux autres, quoique les appointements et honoraires attachés à sa position parussent suffisants pour sa subsistance.

Le traitement du directeur du bureau de poste, si je me rappelle bien, était d'envi-

ron $1,000. Ce fonctionnaire fut destitué de ses fonctions parce qu'il eut la témérité de s'intéresser dans un commerce qu'il dirigeait sous le nom d'une autre personne. Si le Gouvernement adopte ce que je considère être des mesures extrêmes relativement au service extérieur, comment se fait-il que les mêmes mesures rigoureuses ne sont pas appliquées, dans le service intérieur, à un fonctionnaire qui touche des appointements quatre fois plus considérables que ceux que touchaient le directeur du bureau de poste de Cannington, et que ce haut fonctionnaire, le sous-ministre, reçoive, en sus, de très forts émoluments pour exercer des fonctions absolument étrangères aux devoirs officiels, qui lui sont payés $4,000 par année sur le Trésor. Il me semble que le même principe devrait s'appliquer non seulement au service extérieur, mais encore au service intérieur. Si un sous-ministre a le droit de remplir des fonctions indépendantes et étrangères à ses devoirs officiels, pourquoi appliquez-vous un principe tout différent aux fonctionnaires du service extérieur, destituer même un directeur de bureau de poste de ses fonctions, parce qu'il s'efforce, pas en son nom, mais sous le nom d'un autre, et sans nuire à l'exercice de ses fonctions, d'augmenter les revenus de son travail, qu'il considère comme insuffisants ? J'avoue que je ne comprends pas encore la politique du Gouvernement sur des questions de ce genre. J'aimerais savoir, de la bouche du ministre des Travaux publics, comment la conduite du directeur du bureau de poste de Cannington a pu nuire au service public ; et si réellement le service public en a souffert, comment on peut distinguer ce préjudice d'un préjudice semblable que doit nécessairement causer l'emploi de M. Gobeil à des fonctions autres que celles qu'il est appelé à remplir en vertu de son engagement avec la couronne ? Quelle est la politique du Gouvernement par rapport au service extérieur et au service intérieur, et pour quelle raison a-t-il appliqué dans un cas un principe différent de celui qu'il semble avoir appliqué dans un autre cas ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je suis forcé d'admettre que je ne vois pas du tout quelles relations ou quelle similitude il y a entre le cas du sous-ministre des Travaux publics, qui fait partie d'une commission d'arbitrage chargée de régler des questions qui concerne son département, et le cas du directeur du bureau de poste à Cannington. Je crois savoir que la raison de la destitution de ce fonctionnaire est qu'il se livrait à des occupations étrangères à son emploi et faisait concurrence aux autres. J'ignore les détails de cette affaire, mais je ne doute pas que lorsqu'elle sera discutée, le directeur général des Postes ne soit en état d'expliquer et de justifier sa conduite. Je ne vois aucune similitude entre les deux cas.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Travaux publics prétend-il que ce travail exécuté par le sous-ministre des Travaux publics est tout à fait étranger à ses occupations régulières?

M. HYMAN : Ce travail a été confié à M. Gobeil, parce que, étant sous-ministre de ce département et en connaissant parfaitement toutes les affaires, il était plus apte qu'un autre à s'en acquitter. Je ne dis pas que ce travail n'avait aucun rapport avec le ministère des Travaux publics. L'honorable député doit comprendre ce que je veux dire. Les fonctionnaires de certains ministères et ceux du ministère des Travaux publics ne s'entendaient pas sur certaines questions techniques relatives à des concessions de travaux ou autres affaires, et le sous-ministre a été appelé à agir comme arbitre. Je crois que sous l'administration de M. Tarte et sous celle de M. Sutherland, la Chambre a été appelée à voter un crédit pour les mêmes fins, un crédit pour indemniser les fonctionnaires du ministère, qui avaient été chargés d'agir en qualité d'arbitres—la façon dont l'item est rédigé indique à quoi le crédit était destiné. Ces fonctionnaires ont été constitués en une commission d'enquête pour élucider ces questions, et ils ont agi en qualité de commissaires enquêteurs et non à titre de sous-ministre, d'ingénieur en chef ou d'architecte en chef ; c'était une commission composée de fonctionnaires du département, connaissant parfaitement les questions en litige. La commission a agi comme l'auraient fait des fonctionnaires ordinaires, à l'égard de ceux qui ont des réclamations contre le ministère des Travaux publics. Je répète que depuis deux ans que ce système est en vigueur, il a donné d'excellents résultats. Bien souvent, des questions de cette nature sont réglées dans le département même, au lieu d'être soumises aux tribunaux, où elles seraient jugées par des hommes possédant moins de connaissances techniques et moins au courant des affaires en litige.

M. FOSTER : Depuis combien de temps ce mode de procéder est-il en vigueur?

M. HYMAN : Je crois que c'est la troisième année. Il y a trois ans que ce crédit se trouve dans les prévisions budgétaires.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne peut pas espérer de se tirer d'embarras, en disant qu'une autre méthode se pratique dans un autre département. Le Gouvernement est censé avoir un système quelconque, qui s'applique à tous les ministères également, dans des questions comme celle-ci. Je suppose que la politique relative au service extérieur n'a pas été adoptée sans une raison valable, cependant je n'ai encore reçu aucun éclaircissements de la part du ministre des Travaux publics. En adoptant un principe le Gouvernement a dû avoir une

raison, qu'il doit être capable en ce moment de donner à la Chambre, soit par la bouche du ministre des Travaux publics, soit par la bouche de quelque autre ministre. Il est inutile de me dire qu'il y a un autre ministère. Je sais cela. Le Gouvernement doit avoir une politique arrêtée à ce sujet pour tous les cas semblables. Ce que je me suis permis de demander respectueusement est ceci: quel préjudice a causé au service public la conduite du directeur du bureau de poste de Cannington, que n'a pas causé la conduite du sous-ministre des Travaux publics; cependant je n'ai reçu aucun éclaircissements à ce sujet de la part de M. le ministre des Travaux publics. Mon honorable ami me répond que c'est clair, que c'est très clair. Il dit que M. Gobeil ne remplit pas ces fonctions en qualité de sous-ministre des Travaux publics. Alors il est permis à ce fonctionnaire de sortir de son département pour s'employer à des occupations étrangères à ses fonctions de sous-ministre? C'est pour moi la conclusion logique du raisonnement de l'honorable ministre. Je ne sais pas s'il pense comme moi, ou quelle interprétation il donne à ses paroles.

M. HYMAN : Je comprends les paroles, mais je ne vois pas la similitude des deux cas. Je puis n'être pas très intelligent, mais je ne la vois pas.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me paraît être obtus.

M. HYMAN : Oui, très obtus.

M. R. L. BORDEN : Il me paraît être remarquablement obtus. La différence est qu'un cas se rapporte au ministère des Postes et l'autre au ministère des Travaux publics. C'est la différence, mais je ne vois pas qu'il y ait une grande différence, à part cela.

M. HYMAN : C'en est une partie.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas été très précis jusqu'à présent. Il admet que le sous-ministre reçoit $4,000 par année comme tel. Il dit qu'il ne remplit pas les fonctions d'arbitre en sa qualité de sous-ministre et qu'elles sont entièrement étrangères à celles de sous-ministre. Donc il lui est permis de faire autre chose que son devoir officiel? Quelle différence y a-t-il entre le cas du directeur du bureau de poste de Cannington et le cas du sous-ministre des Travaux publics? Dans le premier cas, un homme fait du commerce à Cannington, sous le nom d'une autre personne, sans nuire à ses fonctions publiques. D'après mon raisonnement, il remplit son devoir à la satisfaction du public. La raison alléguée pour sa révocation est qu'il faisait du commerce sous le nom d'une autre personne. Il remplit bien ses devoirs réglementaires. L'un reçoit un traitement de $1,000 par année, l'autre touche un traitement de $4,000 par année. L'un est directeur d'un bureau de poste et augmente ses revenus en faisant du commerce, sous un nom d'emprunt, l'autre a la permission de se faire de $1,000 à $1,500 par année d'extras.

M. HYMAN : Je ne crois pas qu'il fasse autant que cela. L'honorable député exagère le montant.

M. R. L. BORDEN : Je n'affirme pas qu'il fasse autant que cela. Combien fait-il?

M. HYMAN : Je n'ai pas les détails par devers moi. J'ai promis au comité de lui fournir tous les renseignements lorsque la question viendra en discussion.

M. R. L. BORDEN : Si mes chiffres sont erronés, je n'insisterai pas sur le montant. L'honorable député, mon voisin, a cité un cas où il a reçu $400, et un autre où il a reçu $500.

M. FOSTER : C'est cela.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas si cela est exact ou non. J'ai dit $1,500 ou $1,000. Si je me trompe, je retire le chiffre de $1,500. La différence n'est pas dans le montant. Je discute la question de principe. L'honorable ministre a déclaré avec un grand sérieux qu'un cas s'était produit dans le ministère des Postes et l'autre dans le ministère des Travaux publics. Ce n'est pas cela qui change le système que je m'efforce de découvrir dans la politique du Gouvernement à ce sujet. Je répéterai, malgré les déclarations vagues de M. le ministre des Travaux public, que je ne suis pas plus éclairé sur la politique du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne crois pas que l'honorable député se soit donné la peine d'exercer sa faculté de discernement, car il aurait trouvé facilement la réponse qu'il cherche à obtenir. Je ne voudrais pas discuter à présent les affaires du ministère des Postes ; elles le seront dans quelques instants. Mais je crois que je puis dire la raison pour laquelle le directeur du bureau de poste de Cannington a été destitué de ses fonctions. L'honorable député doit savoir que les appointements des directeurs de bureaux de poste ruraux ne sont pas très élevés. Le bureau de poste est quelquefois confié à un commerçant. On sait quelle rivalité existe entre commerçants. Il arrive que celui qui tient à la fois un commerce et le bureau de poste excite la convoitise des autres, qui ont alors de fortes objections à ce que le même homme cumule l'état de commerçant et les fonctions de directeur de la poste. Si les appointements sont une rémunération suffisante pour le directeur du bureau de poste, il se peut que ce dernier soit quelquefois révoqué. Dans d'autres cas, le directeur de la poste ne reçoit que $40, ou $50 ou $100 ; alors il lui est permis de se livrer à d'autres occupations. C'est à peu près ce qui se passait à Cannington. Les voisins du directeur du bureau de poste croyaient qu'il était ample-

ment rémunéré pour ses services et qu'il ne devait pas se livrer au commerce. C'est l unique motif de sa destination. Ce n'est pas une raison nouvelle, car la Chambre a été saisie de nombreux cas semblables ; c'est pourquoi je dis que nous saurons les motifs de la destitution de ce directeur d'un bureau de poste, lorsque seront discutés les crédits de M. le directeur général des Postes. Il n'y a pas de rapprochement possible entre ce cas et celui qui est mentionné ; celui-ci est bien différent de l'autre. Je ne sais pas si c'est l'actuel ministre des Travaux publics qui a inauguré cette politique, ou si elle l'a été par son prédécesseur, mais une nouvelle politique a été inaugurée par l'honorable ministre des Travaux publics. Cette politique l'autorise à employer une commission de ses fonctionnaires, pour faire enquête sur les réclamations contestées de son ministère. C'est un fait notoire et connu de tout le monde, que les réclamations contre les ministères de dépenses sont toujours contestées. Un compte peut être approuvé par un employé, par l'architecte ou par le sous-ministre lui-même, mais le créancier du Gouvernement peut n'être pas satisfait de la décision de ce fonctionnaire. Il en appelle au ministre, qui au lieu de régler l'affaire immédiatement avec le créancier, trouve expédient—il y a incontestablement du bon dans cette coutume—de faire examiner le compte en litige par une commission composée de ses propres fonctionnaires, qui lui font ensuite leur rapport.

On admettra que c'est une sage coutume et qu'il n'y a qu'un point sur lequel on puisse différer d'opinion. Ce point peut certainement donner lieu à une discussion, et dans le moment je ne voudrais pas me prononcer ni dans un sens ni dans l'autre. C'est une mesure purement administrative; mais certains députés objectent à ce que ces fonctionnaires soient spécialement rétribués pour ce travail, et il y a sans doute des arguments en faveur de cette prétention. Je répète que je ne suis pas prêt à me prononcer, mais je considère que cette discussion est prématurée.

M. FOSTER : Non.

Sir WILFRID LAURIER : Elle l'est, et je vais dire pourquoi à mon honorable ami. L'honorable ministre des Travaux publics, comme il m'en a informé, a mis dans ses prévisions budgétaires un crédit affecté au paiement de cette commission, et le meilleur temps de discuter la question viendra lorsque la Chambre sera appelée à voter ce crédit. Les paiements à être faits au sous-ministre et auxquels certains députés sont opposés, ne peuvent pas être pris à même la somme qui nous est demandée en ce moment. Si ces paiements sont faits, ils le seront à même le crédit qui sera spécialement voté à cette fin. Et toute la question pourra alors être débattue.

Si la Chambre refuse de voter ce crédit spécial, M. Gobeil devra faire ce travail supplémentaire sans rémunération. A l'heure qu'il est la discussion est prématurée. L'honorable ministre lui-même dit qu'il n'est pas prêt à discuter la question à présent, qu'il n'a pas les renseignements nécessaires, qu'il ne sait pas au juste quelles sommes ont été payées à M. Gobeil, mais il fournira tous ces renseignements en temps et lieu.

M. BORDEN : L'honorable premier ministre a commencé par dire qu'il allait rendre la question extrêmement claire ; et il n'a réussi qu'à l'embrouiller davantage.

Sir WILFRID LAURIER : Pas du tout; il est facile de voir la différence.

M. BORDEN : Les faits ne sont pas du tout tels qu'il les rapporte. Il définit ces fonctions comme étant celles d'une commission d'enquête, remplies par des fonctionaires du ministère. M. le ministre des Travaux publics n'est pas de cet avis. Il prétend que M. Gobeil n'agissait pas en sa qualité de sous-ministre des Travaux publics et M. le premier ministre dit que oui. M. le ministre des Travaux publics soutient que c'est une commission d'enquête en dehors des affaires du département.

L'honorable M. HYMAN : Et par conséquent, il fait partie de la commission.

M. BORDEN : L'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Travaux publics auront à régler ce différend entre eux. Si ces messieurs font ce travail en leur qualité de fonctionnaires du département, je maintiens humblement qu'on fait un usage illégal des deniers publics en les indemnisant. Quelle est la loi qui permet de payer un sous-ministre des Travaux publics pour un travail de cette nature ? Je n'en connais aucune.

Sir WILFRID LAURIER : Je le dirai à mon honorable ami dans un instant.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre aurait dû nous le dire il y a un instant, lorsqu'il a entrepris de nous exposer la question si clairement. Si j'ai bien compris l'honorable premier ministre, la raison pour laquelle le directeur du bureau de poste de Cannington n'avait pas le droit de faire du commerce, c'est parce qu'il faisait concurrence aux autres commerçants.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. R. L. BORDEN : Si ce n'est pas ce qu'a prétendu l'honorable premier ministre, alors je devrai admettre, comme l'honorable ministre des Travaux publics l'a admis pour lui-même, que je comprends mal ce soir. Si la raison est valable dans le cas du directeur du bureau de poste de Cannington, pourquoi ne l'est-elle pas dans le cas du sous-ministre des Travaux publics. Quand celui-ci entreprend de régler ces réclamations, n'entre-t-il pas en concurrence avec

ceux qui ne gagnent pas quatre mille piastres d'appointements comme lui ? Si le directeur de la poste à Cannington n'a pas le droit d'augmenter ses maigres revenus en faisant concurrence à autrui, pourquoi n'empêchez-vous pas le sous-ministre, qui a un traitement de $4,000, de faire de la concurrence à d'autres personnes qui sont aussi compétentes que lui pour régler ces affaires. M. le premier ministre n'a certainement pas jeté des flots de lumière sur la question. Je répète, en m'appuyant sur la déclaration de M. le premier ministre lui-même, que nous n'avons aucune raison valable de payer un seul dollar à M. le sous-ministre pour les services qu'il a rendus.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de ne pas m'être fait comprendre, mais je crains que l'honorable député ne soit pas un élève de bonne volonté.

M. R. L. BORDEN : C'est la faute du maître.

Sir WILFRID LAURIER : Cet argent a été payé à M. Gobeil en conformité de la loi de finance de l'année dernière et des deux sessions précédentes. Cet item ne se rencontre pas dans la loi qui définit les devoirs de M. le sous-ministre des Travaux publics, mais dans la loi de finance qui contient un crédit spécial pour. . .

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre voudrait-il lire l'item auquel il fait allusion.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a un semblable crédit dans le budget de cette année, et lorsque nous l'aurons attaqué, il sera à propos, à ce moment, de demander si les fonctionnaires doivent être rémunérés pour ces travaux. On trouvera à la page 57 du projet de budget un item intitulé : " Divers : arbitrages et sentences arbitrales ; y compris les paiements autorisés, nonobstant toute disposition contraire dans l'acte du service civil, $5,000." Lorsque nous attaquerons ce crédit, toute l'affaire pourra être discutée.

Pour ma part, j'avoue franchement que je ne vois pas d'un mauvais œil la prétention de l'opposition qu'un ministre peut exiger d'un fonctionnaire tous les services qu'il est en état de rendre, sans rémunération supplémentaire. Mais un ministre peut se dire qu'il n'y a pas de règle sans exception, et nous sommes probablement en présence d'un de ces cas.

M. R. L. BORDEN : A ce sujet, je crois me rappeler que l'honorable premier ministre a souvent déclaré qu'il ne s'agit pas, dans l'espèce, d'un arbitrage, mais d'une enquête instruite par les fonctionnaires du ministère des Travaux publics.

Sir WILFRID LAURIER : Cela ne change rien.

M. R. L. BORDEN : Si cela ne change rien, ces $5,000 pourraient être affectés à n'importe quoi, selon le bon plaisir du ministre des Travaux publics. L'honorable premier ministre et son collègue s'accordent à dire que ce travail ne constitue pas du tout un arbitrage, et je répète qu'il n'y a rien dans la loi ou ailleurs qui justifie cet usage illégal des deniers publics.

Sir WILFRID LAURIER : J'admets que l'expression " arbitrage " n'est pas le mot juste.

M. R. L. BORDEN : Si on se sert d'une expression erronée dans le bill des subsides, alors, on a fait un emploi illégal du crédit.

Sir WILFRID LAURIER : Quand l'item est venu en discussion on aurait pu demander des explications.

M. FOSTER : Pas un mot n'a été dit dans cette Chambre qui pouvait nous laisser supposer que ce crédit devait servir à payer le sous-ministre, l'architecte en chef ou tout autre fonctionnaire.

Sir WILFRID LAURIER : Il est possible que la question n'ait pas été discutée assez à fond. Quoi qu'il en soit, le même crédit se retrouve dans les prévisions budgétaires de cette année et comme tout le monde est averti, le cas pourra être débattu à loisir.

M. R. L. BORDEN : Et que fait-on de la concurrence que cela fait aux autres citoyens?

Sir WILFRID LAURIER : Nous pourrons discuter cela en même temps.

M. OSLER : L'honorable premier ministre persiste à dire que ce n'est pas le moment de discuter cette question, mais nous savons tous par expérience que toutes ces affaires un peu délicates sont toujours soumises à la Chambre à la fin de la session, quand tout le monde est fatigué et que le Gouvernement espère esquiver le débat. C'est à présent que la discussion devrait avoir lieu. L'honorable premier ministre ne voit aucune similitude entre le cas actuel et celui du directeur du bureau de poste de Cannington, qui a été révoqué parce qu'il faisait concurrence aux autres marchands de la localité. Je maintiens que les deux cas sont absolument semblables. Si les autres marchands étaient jaloux du directeur du bureau de poste, il est dans la nature humaine que les autres fonctionnaires du ministère des Travaux publics soient jaloux de ceux qui grossissent considérablement leurs appointements grâce à ce léger travail additionnel.

Sir WILFRID LAURIER : C'est un travail très utile.

M. OSLER : Même en supposant qu'il soit très utile, c'est un travail qui relève du ministère et s'il n'y a pas assez de fonctionnaires dans les bureaux, qu'on en nomme d'autres.

Vous choisissez trois fonctionnaires, entre tous, et vous leur accordez une somme qui fera, peut-être, plus que doubler leurs appointements. Je ne dis pas que c'est ce qui a eu lieu, mais cela pourrait arriver, et il en résultera nécessairement de la jalousie et du mécontentement chez les autres fonctionnaires qui ne sont pas différents du commun des mortels. Les résultats ont pu être excellents, mais le principe est faux et si on en prenait une habitude, il pourrait arriver que les sous-ministres s'entendissent pour qu'il y ait toujours désaccord avec l'entrepreneur ; cela nécessiterait constamment des arbitrages, et les sous-ministres se partageraient les honoraires. Cela me rappelle un incident survenu au temps de l'ancienne banque du Haut-Canada. Au cours de l'enquête il fut constaté que le gérant d'une succursale très importante s'était entendu avec l'avocat de la banque pour protester tous les billets payés à l'échéance et se partager les honoraires. Les sous-ministres pourraient également s'entendre pour soumettre toutes les questions à l'arbitrage et se partager les honoraires, de manière à grossir considérablement leurs appointements réguliers.

Je ne suppose pas que cela a eu lieu. Comme le dit le ministre des Travaux publics cette pratique a pu avoir, jusqu'à présent, d'excellents résultats, mais je ne crains pas de dire que le principe est mauvais et qu'on devrait y renoncer, dans l'intérêt du service et dans l'intérêt du public.

Sir WILFRID LAURIER : J'en appelle à mon honorable ami qui est un homme d'affaires. Il prétend que le système est mauvais, et je dis qu'il est excellent. Il ne veut pas que ces fonctionnaires soient payés pour le travail qu'ils font comme arbitres. J'admets qu'on peut différer d'opinion sur ce point, non parce que cela peut créer de la jalousie et de l'animosité parmi les fonctionnaires, ou donner lieu à de la collusion entre les sous-ministres et les entrepreneurs, mais parce que la Chambre a affirmé plus d'une fois qu'un fonctionnaire doit donner tout son temps et tout son travail à l'Etat, sans rémunération supplémentaire, et qu'il faut de graves raisons pour s'écarter de cette règle. C'est un très bon principe et je déclare qu'il faudra de forts arguments pour me convaincre qu'il faut s'en écarter.

Le cas qui nous est soumis en ce moment est celui des appointements du sous-ministre, de l'architecte et autres fonctionnaires du ministère des Travaux publics. Personne ne s'oppose à ce crédit. L'objection soulevée par l'opposition roule sur la question de savoir si M. Gobeil doit recevoir un supplément d'appointements et je crois qu'il vaudra mieux discuter cette question plus tard.

M. FOSTER : C'est une question d'appréciation. Je préfère la discuter à présent que nous avons une chance de le faire. Je sais trop bien avec quelle facilité ces questions épineuses sont souvent différées jusqu'à ce que le jour souhaité de la prorogation vienne en débarrasser les ministres.

M. PATERSON : Cela est impossible quand vous êtes là.

M. FOSTER : Je pourrais ne pas y être. Deux ministres nous ont fait connaître leur opinion et elles ne s'accordent guère. Je me demande ce qui va arriver, s'il en surgit un troisième. Le directeur général des Postes a nettement posé le principe, lorsqu'il a destitué le directeur du bureau de poste de Cannington. On n'a pas invoqué la jalousie ou l'animosité qu'un directeur de bureau de poste peut exciter chez quelques marchands ou courtiers, en réalisant quelques sous de plus que ce qui est absolument nécessaire à son existence. Ce n'est pas la raison qu'on a invoquée pour remercier ce fonctionnaire de ses services. La raison qu'on a invoquée, c'est que le fonctionnaire dont la charge prend tout son temps, ne doit pas se livrer à d'autres occupations. Quelle a été la prétention du directeur général des Postes l'autre jour, à ce sujet? Il ne nous a pas dit que Pierre ou Jacques étaient jaloux du directeur du bureau de poste de Cannington parce qu'il vendait des épiceries et leur faisait de la concurrence. Il est allé droit au but, et voici ses paroles :

> La règle et la coutume du département ont toujours été et sont encore d'exiger des directeurs de bureau de poste qu'ils s'acquittent personnellement des devoirs de leur charge et quand un bureau de poste est assez important pour occuper tout le temps et toute l'attention du directeur, et quand les appointements sont suffisants pour le faire vivre, on considère qu'il n'est pas expédient qu'il se livre à d'autres occupations.

Voilà une explication plausible, mais qu'on ne cherche pas à étayer l'administration d'un ministère important sur le fait que Pierre ou Jacques est jaloux de son voisin, sous prétexte qu'il nuit à son commerce d'épicerie ou l'empêche de vendre ses œufs.

Le directeur général des Postes a frappé juste. Les fonctions de cet employé demandaient tout son temps ; ses appointements étaient suffisants—$950 par année—et le directeur général des Postes a décidé qu'il devait renoncer à toute autre occupation ou se démettre de son emploi.

Appliquons la même règle à M. Gobeil. L'honorable premier ministre prétendra-t-il que le sous-ministre des Travaux publics n'a pas assez d'ouvrage pour occuper tout son temps ? La réponse à cette question n'est pas douteuse. Or, en vertu du raisonnement du directeur général des Postes, M. Gobeil a assez d'ouvrage et est suffisamment rétribué et par conséquent, il doit s'occuper exclusivement des devoirs de sa charge et renoncer à toute autre occupation.

Je suis convaincu que lorsque ce crédit a été voté, pas un seul député n'a supposé un

instant qu'une partie de ce crédit pouvait servir subrepticement à payer un sous-ministre contrairement à la loi relative aux fonctionnaires publics. Si cela avait été connu au moment où le crédit a été demandé, il aurait donné lieu à un vif débat.

Les ministres prétendent qu'en obtenant un crédit, avec les mots "nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil," ils peuvent employer cet argent à payer un fonctionnaire en plus de ses appointements réguliers. Ils n'ont pas le droit de faire cela. Avant de faire ce paiement à M. Gobeil, on aurait dû, tout au moins, le faire précéder d'un décret en conseil. Il est possible que le cabinet, par un décret, pouvait approprier une partie de ce crédit à payer un fonctionnaire permanent, mais le ministre lui-même n'avait pas ce droit. C'est cette attitude inattaquable que prit l'auditeur général. Il n'approuva pas ces deux item, mais les réserva pour la décision de la commission du Trésor. "Obtenez, dit-il un crédit, pour cette dépense, puis ajoutez cet argent aux appointements de ces fonctionnaires, au moyen d'un décret ministériel."

M. Gobeil promit de se conformer à ces instructions, mais se garda bien de tenir sa promesse. Le temps se passe et il n'a pas encore fait régulariser sa position par la commission du Trésor.

L'auditeur général a fait son devoir. Il soumit le cas au conseil de la trésorerie, et il y est encore, pour ce que j'en sais.

Ou ce travail fait partie des fonctions du sous-ministre des Travaux publics, ou il n'en fait pas partie. S'il en fait partie, que le sous-ministre s'en acquitte. Si ses appointements de $4,000—les mêmes que ceux des autres sous-ministres—ne sont pas suffisants, qu'on les augmente, mais qu'on le fasse légalement et ouvertement et non pas à la cachette.

L'honorable premier ministre a-t-il oublié ce qui s'est dit dans cette Chambre il y a à peine quelques années ? Qu'est-ce qui a amené cette enquête sur le service civil ? C'est justement cette coutume de payer aux fonctionnaires des heures supplémentaires, en plus de mes appointements réguliers, et c'est pour cela que nos collègues de la droite, qui étaient alors dans l'opposition basaient leurs plus furieuses attaques contre le Gouvernement. Mais, aujourd'hui, ils introduisent subrepticement dans le service civil ces mêmes abus propres à l'amoindrir, à le désorganiser. Si le sous-ministre, l'architecte en chef et un autre fonctionnaire, qui reçoivent d'excellents appointements, peuvent aussi recevoir, de temps à autre, des sommes de $400 ou $500, s'imagine-t-on que les autres fonctionnaires ne le sauront pas ? Ne sera-ce pas une incitation à leur faire chercher un moyen d'ajouter aussi quelque chose à leur traitement régulier? C'est certainement ce qui arrivera, et le service ne pourra qu'en souffrir.

M. FOSTER.

M. HYMAN : Mon honorable ami semble croire que ce crédit a été arraché subrepticement à la Chambre et que les députés qui l'ont voté ne savaient pas ce qu'ils faisaient. Or, j'ai ici le débat auquel il a donné lieu en 1903 et je demande pardon à la Chambre d'avoir à le citer.

Arbitrages et sentences arbitrales, y compris les paiements autorisés, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil, $5,000.

Le simple fait d'ajouter ces mots "nonobstant, etc." équivaut à dire qu'une partie de ce crédit sera affectée à payer des fonctionnaires qui, sans cela, n'auraient pas droit de toucher cet argent. Voici le débat qui a eu lieu :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit permettra au ministère de solder les frais d'enquêtes et d'arbitrages que les réclamations rendent nécessaires. Il arrive souvent que nous faisons consentir les parties à accepter l'arbitrage de nos propres fonctionnaires ou d'expert du dehors ; nous évitons de cette façon de très fortes dépenses.

M. LANCASTER : Pourquoi est-il question de l'acte du service civil ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parfois certains de nos fonctionnaires sont plus aptes que les gens du dehors à faire ce genre de travail ; comme ils sont quelquefois obligés de voyager, ce crédit pourvoit à leurs frais de déplacement.

M. LANCASTER : Ajoute-t-on pour cela à leurs appointements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Fort peu. Lorsque le règlement de ces différends peut s'effectuer par l'entremise de nos fonctionnanires, il est beaucoup moins coûteux que lorsqu'il faut recourir à des gens du dehors.

M. BLAIN : Y a-t-il des réclamatios pendantes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette d'avoir à dire qu'il y en a un certain nombre. Elles sont souvent de peu d'importance, mais elles nous causent beaucoup d'ennui. Il surgit constamment quelque différend entre l'architecte, les ingénieurs dirigeants et les entrepreneurs. Je suis convaincu qu'un crédit de ce genre est de nature à éviter des frais considérables au pays.

M. WILSON : Ce crédit couvre-t-il les frais d'enquête ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous employons une faible partie de ce crédit pour payer ces frais.

M. LANCASTER : Quelle est la nature des réclamations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elles se rapportent généralement aux travaux de construction, aux contrats et aux devis. Mon honorable ami doit savoir par expérience que des difficultés surgissent sans cesse, et qu'en règlant les différends à l'amiable, on s'épargne beaucoup de peines et de dépenses.

M. MONK : Si cette somme ne doit pas être versée à des fonctionnaires à titre de gratification, si elle doit simplement servir à solder les dépenses de ceux que l'on charge de faire des enquêtes, pourquoi insérez-vous les mots "nonobstant les dispositions de l'acte du service civil ?"

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il arrive très souvent qu'on charge un homme d'expérience appartenant à un autre ministère de régler le différend ; il est légitime, dans ce cas, qu'on lui accorde une légère somme d'argent pour l'indemniser de ses peines.

M. MONK : Cette somme de $5,000 ne sera-t-elle payée qu'à des employés civils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous employons parfois des personnes du dehors, lorsque les entrepreneurs n'ont pas foi en l'indépendance des fonctionnaires de l'Etat ; mais quand l'entrepreneur accepte l'arbitrage d'un employé civil, les dépenses sont beaucoup moins fortes.

M. MONK : Bien que ce crédit soit un peu vague, je ne m'oppose pas à ce qu'on l'emploie, lorsque c'est nécessaire, à rémunérer des employés de l'Etat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On vote chaque année un crédit semblable au ministère des Chemins de fer et Canaux, et on a tout lieu de s'en féliciter.

J'ai fait cette citation pour établir que lorsque le crédit fut voté, en 1903, le ministre des Travaux publics d'alors n'a aucunement cherché à tromper la Chambre sur l'affectation de ce crédit. Les explications du ministre sont très claires et depuis cet argent a toujours été employé de la même manière. Le seul inconvénient que j'y vois, que j'y ai toujours vu, et que je m'efforcerai peut-être de faire disparaître, d'ici au prochain crédit, c'est celui d'un traitement supplémentaire accordé à des fonctionnaires permanents. Cette commission a rendu de grands service au ministère. La seule objection que j'y voie, c'est le supplément d'appointements.

M. FOSTER : Si cela entraîne pour les fonctionnaires un surcroit de dépenses, il est légitime de les en dédommager.

M. HYMAN : Il y aussi cela à considérer. J'étudierai sérieusement la question. Ce crédit fait maintenant partie des prévisions budgétaires et il faudra nécesairement y arriver. Si l'opposition a hâte, qu'elle laisse adopter les autres item et nous ferons alors un plaisir de discuter toute la question.

M. BORDEN : L'affaire ne me paraît pas si claire que cela.

M. HYMAN : Elle est expliquée dans le hansard et elle me paraît bien claire.

M. BORDEN : Si l'honorable ministre veut me communiquer le volume, j'examinerai le passage qu'il vient de citer. Si j'ai bien compris ce qu'il a lu, il y est dit qu'un département pourra requérir les services d'un fonctionnaire d'un autre département. A part cela, je crois que le seul argent qui pouvait être dépensé était limité au remboursement des dépenses faites.

M. HYMAN : Je ne crois pas que ce soit là le sens des paroles que j'ai citées. Si l'honorable député veut bien les lire.

M. BORDEN : On demande d'abord au ministre d'alors s'il y aurait des dépenses et il répondit qu'il y en aurait. M. Monk demanda ensuite :

Si cette somme ne doit pas être versée à des fonctionnaires . . .

Cela fait voir comment il comprenait la question.

M. HYMAN : Lisez ce que M. Monk dit ensuite.

M. BORDEN : Voici :

Si cette somme ne doit pas être versée à des fonctionnaires, à titre de gratification, si elle doit simplement servir à solder les dépenses de ceux qu'on charge de faire des enquêtes ; pourquoi insérez-vous les mots " nonobstant les dispositions de l'acte du service civil " ?

Le but de cette question est bien clair. J'appelle spécialement l'attention sur la réponse du ministre des Travaux publics d'alors ; elle donne la raison—l'unique raison—pour laquelle il croit que certains paiements seront nécessaires :

Il arrive bien souvent qu'on charge un homme d'expérience et appartenant à un autre ministère, de règler le différend ; il est légitime, dans ce cas, qu'on lui accorde une légère somme d'argent pour l'indemniser de ses peines.

M. HYMAN : Cela laisse entendre qu'il y aura des paiements à faire.

M. BORDEN : Quoi qu'en dise l'honorable ministre, je persiste à croire que ce passage sera généralement interprété comme je l'entends moi-même. Quoi qu'il en soit, la question sera discutée plus tard, et je ne veux pas retarder davantage les travaux de la Chambre.

M. NORTHRUP : J'aurais un mot à dire avant que la Chambre passe à une autre question. Comme les uns sont surtout frappés par une idée et les autres par une autre, il me semble qu'on a laissé de côté le point le plus important. J'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre des Travaux publics nous promettre d'étudier sérieusement toute la question. Le point important que je veux signaler est bien simple. Il s'agit d'un crédit pour abitrages, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil. Nous savons tous que ces derniers mots veulent dire qu'un fonctionnaire du Gouvernement peut agir comme arbitre, malgré toute disposition contraire dans l'acte du service civil. Mais d'après ce qui a été dit cet après-midi, il n'y a pas d'arbitrage. Les explications données par l'ancien ministre des Travaux publics se rapportaient évidemment à un arbitrage.

M. HYMAN : Je crois qu'en discutant la question devant la Chambre le ministre s'est servi du mot " enquête ".

M. NORTHRUP : " Enquête et arbitrage " sont les termes employés.

M. FOSTER : Non pas dans cet item.

M. NORTHRUP : L'item dit " arbitrage et sentence arbitrale ". Dans ses explications, le ministre dit " enquête et arbitrage ", vu que l'enquête doit précéder l'arbitrage. La difficulté dans laquelle se trouve être le Gouvernement me semble être, si la Chambre vote le crédit pour " arbitrages et sentences arbitrales " nonobstant toute disposition de l'acte du service civil, c'est que le Gouvernement ne sera autorisé qu'à payer ceux de ses fonctionnaires qui auront agi comme arbitres et auront rendu la sentence arbitrale. Mais, ainsi que l'explique le ministre, il n'y a eu ni arbitrage, ni sentence arbitrale, mais simplement une enquête. Le ministre pourrait tout aussi bien donner cet argent à celui qui cire ses souliers, qu'à celui qui instruit une enquête. Le ministre devra surtout s'occuper de savoir si les crédits votés par le Parlement ont été légalement employés, ou s'ils ont été affectés à d'autres usages.

M. PATERSON : Le cas actuel me paraît comparable à ceux dans lesquels le ministre doit demander l'avis de ses chefs de bureau.

M. FOSTER : Ils sont là pour cela.

M. PATERSON : J'allais faire observer que dans l'administration d'un ministère il surgit nécessairement des questions que le ministre ne peut pas facilement régler. Prenons comme exemple le ministère des Douanes. Certains importateurs prétendent que telle ou telle marchandise doit être frappée d'un droit de 25 pour 100, tandis que le percepteur des douanes, à ce port, peut demander 30 pour 100. La question est soumise au commissaire et ce dernier peut décider dans un sens ou dans l'autre. Mais il peut aussi se présenter d'autres questions beaucoup plus compliquées et dans ce cas, le commissaire des douanes, lui-même, pourrait préférer avoir l'avantage de consulter les chefs des autres départements, tels l'évaluateur fédéral, le chef du bureau des vérificateurs, etc.

Ainsi constitué, le conseil se réunit à des époques déterminées ; on le saisit des litiges qui surgissent, et le commissaire lui-même ne dédaigne pas de s'en rapporter à sa décision. Autrefois, le commissaire des douanes touchait $2,800 par année en tant que commissaire, et $800 à titre de président du conseil des douanes. Je modifiai cet état de choses en même temps que j'effectuai d'autres changements; le traitement du sous-chef fut augmenté et l'on cessa de le rémunérer à deux titres différents.

Le ministre des Travaux publics est fort aise, je crois, de pouvoir prendre conseil de trois ou quatre experts chaque fois qu'il surgit des difficultés dans l'administration de son département. C'est pour la même raison que la loi a établi un conseil des douanes constamment occupé de l'étude des questions qui lui sont soumises. Quand il rend une décision susceptible de contrarier les hommes d'affaires, on en réfère au ministre ; si ce dernier partage l'avis du conseil, il en confirme la décision qui prend dès lors force de loi. Le ministre se sent plus à l'aise quand il sait que son opinion est confirmée par celle de son sous-chef et par une décision des autres fonctionnaires supérieurs de son ministère. Je conçois donc que le ministre des Travaux publics trouve avantageux de pouvoir bénéficier des lumières du conseil qu'il a établi ; d'autre part, je me plais à reconnaître que la gauche reste fidèle à son devoir en critiquant cet aspect de l'administration. Quoi qu'il en soit, il me paraît sage de permettre, comme cela se pratique au ministère des Douanes, que le premier expert confère avec d'autres par rapport à certaines questions particulières et que le ministre s'inspire d'une décisoin collective prise à la suite d'une discussion complète. Cette manière de procéder me semble dans l'intérêt du service public.

M. LANCASTER : Je sais gré au ministre des Douanes d'avoir confirmé ce que je disais avant la suspension de la séance. Son attitude justifie celle de la gauche. Il semble croire avantageux que les fonctionnaires de son ministère se chicanent entre eux pourvu qu'en agissant de la sorte ils puissent toucher des émoluments supplémentaires. Les employés publics étant payés pour étudier les questions concernant le ministère dont ils relèvent, il me semble qu'il sont tenus de remplir leur devoir consciencieusement sans qu'on leur présente un appât pour les engager à différer d'opinion entre eux afin qu'on les invite ensuite à rendre une décision collective et que, de ce chef, il leur soit payé une rémunération supplémentaire.

Le ministre des Douanes a relevé dans sa propre sphère d'action plusieurs cas qui viennent appuyer ce que je disais avant la suspension de la séance, c'est-à-dire que ses fonctionnaires ont intérêt à ne pas s'entendre au sujet des questions dont l'étude leur est confiée. Lorsqu'ils diffèrent d'opinion, dit-il, on les fait conférer ensemble dans le but d'en venir à une entente, et dans ce cas, ils sont censés recevoir une rémunération supplémentaire. Ou ces fonctionnaires sont capables de faire leur devoir ou ils ne le sont pas ; s'ils ne le sont pas, le ministère n'a que faire de leurs services ; s'ils le sont, leur traitement est insuffisant, on devrait en élever le chiffre.

M. DERBYSHIRE : Les avocats ne diffèrent-ils jamais d'opinion?

M. LANCASTER : Je ne sache pas qu'aucune loi ait jamais été établie dans le but de fournir aux avocats l'occasion de différer d'opinion. Je conçois que le ministre des Travaux publics recherche l'assistance de l'honorable député de Brockville (M. Derbyshire). J'invite donc cet honorable membre de la Chambre à me signaler un seul cas où le Parlement fédéral ou une législature

quelconque auraient voté une loi autorisant les fonctionnaires d'un ministère à émettre des avis divers dans le but de se faire ensuite nommer arbitres et de toucher de ce chef une nouvelle rémunération de leurs services. Si l'honorable député proposait une loi dans ce sens, on se moquerait de lui. Il ressort des paroles du ministre que cet état de choses prévaut au sein de son ministère : des fonctionnaires dont les services sont payés par l'Etat sont autorisés à laisser là leurs devoirs pour formuler des avis contradictoires, se faire ensuite nommer arbitres pour arranger leurs différends et toucher de ce chef un traitement additionnel. Voilà la conclusion qui se dégage des discours du ministre des Douanes et de son collègue des Travaux publics, et si le représentant de Brockville est en mesure d'en tirer une autre, j'espère qu'il s'empressera de le faire et de tirer le Gouvernement de cette impasse. La population est mécontente de cet état de choses, même celle de Brockville si elle en est instruite. Je reviens à ce que je disais avant la suspension de la séance.

Le ministre des Travaux publics pousse son sous-chef, M. Gobeil, à chercher noise aux entrepreneurs à propos de leurs réclamations de toute nature afin de fournir à ce fonctionnaire et à d'autres experts l'occasion de régler ces réclamations et de toucher de ce chef un supplément de traitement. Tel est le résultat de la politique du Gouvernement actuel, si tant est que l'on puisse appeler cela une politique. Ces messieurs estiment que lorsque des différends surgissent entre les entrepreneurs et le Gouvernement, il est bon de permettre aux fonctionnaires d'émettre des avis contradictoires sur les questions en litige et de les réunir ensuite pour régler les différends moyennant un supplément de traitement. Le ministre des Douanes se prévaut alors de leur avis pour venir affirmer qu'il n'y a absolument rien à redire, le tout s'étant passé pour le plus grand bien du ministère des Douanes. S'il en est ainsi, tant pis pour ce ministère. Qu'il se trouve des employés de la douane qui ne savent pas classifier les marchandises, qui ne s'entendent ni sur la classification des marchandises ni sur le chiffre des droits à percevoir de l'importateur, et qu'on permette à ces fonctionnaires de conférer ensemble pour accorder leurs opinions moyennant une rémunération supplémentaire, voilà un état de choses qui réclame une réorganisation immédiate du ministère des Douanes.

M. PATERSON : Je dois dire à l'honorable député que je n'ai aucunement l'intention de réorganiser le ministère des Douanes comme il le suggère, et que je lui conteste le droit de tirer de mes discours une conclusion comme celle qu'il vient d'énoncer. Il n'y a pas lieu de s'en prendre plus au ministre actuel des Douanes qu'à ses prédécesseurs de l'état de choses qui prévaut aujourd'hui au ministère. Etant avocat, mon honorable ami ne devrait pas être tout à fait ignorant des lois établies par le Parlement. Ne sait-il pas que le Parlemnt a voté une loi décrétant l'établissement d'un conseil des douanes?

M. FOSTER : Non pas.

M. PATERSON : Mais si, et l'honorable député sait, en outre, que depuis une vingtaine d'années tous les ministres qui se sont succédés à la tête de ce département ont appliqué les dispositions de cette loi. Et voici que, sans savoir de quoi il parle, l'horable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) intervient dans ce débat pour demander le renversement de l'état de choses actuel. Avant moi, sir Mackenzie Bowell et M. Wallace avaient maintenu en vigueur cette loi qu'il considéraient comme absolument indispensable.

Mon honorable ami insinue aussi que les fonctionnaires s'entendent pour émettre des opinions contradictoires, prétendant que lorsque le percepteur de Montréal ne partage pas le sentiment des autres fonctionnaires sur une question quelconque, on en réfère au commissaire, M. McDougald, qui réunit alors les autres fonctionnaires pour régler les choses au caprice de l'imagination de l'honorable député. Etablie par le Parlement du Canada, la loi actuelle est indispensable à la bonne administration du ministère des Douanes et reconnue comme telle. Notre tarif fait constamment surgir des questions susceptibles de provoquer des divergences d'opinion quant aux droits à imposer. Il faut un tribunal pour concilier cette diversité d'opinion. La loi assigne cette tâche au conseil des douanes qui fait part de ses décisions au ministre ; dès que celui-ci les a confirmées, elles ont force de loi, et il n'en peut être appelé qu'auprès du Gouverner général en conseil. Que mon honorable ami cesse donc de demander l'abolition du conseil des douanes ; conservons encore quelque temps cette institution.

M. LANCASTER : Les observations du ministre s'appliquent-elles à M. Gobeil et autres fonctionnaires du même ministère que lui ?

M. PATERSON : Non ; l'honorable député s'écarte de la question. Le conseil des douanes pourrait être constitué autrement qu'il ne l'est ; le chef actuel du département a déjà cru devoir changer un certain nombre de ses membres. Autrefois, on s'adressait à des gens du dehors, ce qui entraînait des dépenses. Ces personnes ne valaient pas mieux, à mon point de vue, que les fonctionnaires que j'ai sous la main. C'est pourquoi le conseil est aujourd'hui composé d'hommes qu'il est facile de rassembler, puisqu'ils habitent les lieux. Le commissaire des douanes est appelé à résoudre des questions fort épineuses. Que des négociants secondés par des avocats de l'habileté de mon honorable ami viennent lui dire: " Voilà la loi, voilà les dispositions qu'il

convient d'appliquer," devra-t-il, étant donné son impuissance à trancher la question au pied levé, aller chercher une solution auprès du premier commis du service de vérification, à qui nombre de ces litiges sont renvoyés ? Ou bien, lui faudra-t-il courir chez l'évaluateur fédéral pour demander à M. Breadner : " Que dites-vous de ceci ? Voici ce qu'en pense M. Woods, voilà ce qu'en pense le sous-commissaire ; qu'en pensez-vous vous-même ? " Ce n'est pas ainsi que doivent se gérer les affaires d'un ministère. A des époques déterminées, le commissaire convoque ces fonctionnaires-là, qui tiennent des séances et règlent les questions dont ils sont saisis.

Le ministre des Travaux publics peut se trouver dans une situation analogue. Qu'il surgisse un litige à propos d'une entreprise; pour le régler, il ne s'adresse pas à des étrangers, mais plutôt à des experts attachés à son propre ministère. L'un est architecte, un autre est habile en une autre spécialité; il les réunit en conseil pour discuter ces questions. Il ne reste plus qu'à savoir s'il convient d'accorder à ces fonctionnaires un supplément de traitement.

M. FOSTER : Mon honorable ami me permettrait-il de lui poser une question susceptible de couper court à cette partie de la discussion ? Lorsque ces fonctionnaires ont examiné ces questions et rendu leur décision, le ministre est-il obligé de se faire ouvrir un crédit destiné à son sous-chef, " nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil ?" Ce crédit sert-il à payer ceux qui s'occupent de ces travaux, ou ceux-ci sont-ils compris dans les fonctions ordinaires de ces fonctionnaires-là ?

M. PATERSON : Ils accomplissent ce travail sans rémunération supplémentaire. Autrefois, on payait une somme supplémentaire au commissaire des douanes ; il recevait tant à titre de commissaire et tant à titre de président du conseil des douanes ; mais lorsqu'on releva l'échelle des traitements des sous-ministres, je jugeai préférable de rompre avec cet usage et de lui faire voter son traitement de commissaire en y comprenant la rémunération des services qu'il rend à un autre titre.

M. OSLER : Il ne s'agit pas d'une dépense casuelle, mais bien d'une somme fixe couvrant le paiement d'une année entière de service ?

M. PATERSON : D'une somme déterminée. Ce que je tiens par-dessus tout à bien faire comprendre—et cette observation s'applique au ministère des Travaux publics aussi bien qu'au mien—c'est que les décisions rendues par ces spécialistes en diverses matières constituent une aide précieuse pour le ministre.

Il reste à savoir s'il convient de rémunérer ces fonctionnaires. Mon honorable collègue des Travaux publics estime que la question mérite d'être mise à l'étude.

M. BARKER : Il me semble qu'après avoir entendu l'honorable ministre, le comité doit être suffisamment convaincu de la nécessité de mettre fin à cet état de choses. L'honorable ministre dit qu'il en a purgé son propre département. Autrefois, il payait le commissaire pour faire ce travail particulier, mais il a mis fin à ce procédé parce qu'il le jugeait défectueux, et le voici maintenant qui se prévaut de ce qui s'est déjà passé au sein de son ministère pour justifier ce qui se passe aujourd'hui aux Travaux publics.

M. TAYLOR : J'aurais une observation à faire avant l'adoption de ce crédit. Je vais m'efforcer de ne pas prendre plus que la moitié du temps que le ministre des Douanes a accaparé pour déplacer la question. J'ai cru comprendre, il y a un instant que le premier ministre a dit, en réponse au chef de l'opposition, qu'il n'existe aucun rapport entre le sujet du présent débat et la destitution du receveur de la poste à Cannington. Mon très honorable ami a posé en principe que le Gouvernement tolère parfois que les receveurs de la poste dont les appointements se chiffrent à $25, $50 et $100, se livrent à quelque autre occupation, mais que cette liberté leur est refusée dès que leurs appointements excèdent un certain chiffre. Je voudrais bien savoir si le Gouvernement s'est donné pour règle de destituer tous les receveurs de la poste dont les appointements se chiffrent à plus de $100. En parcourant le rapport du ministre des Postes, je constate qu'il se trouve un peu partout des receveurs qui se livrent au commerce, dont les appointements sont plus élevés que ceux du receveur de Cannington. Les ministres auraient-ils l'obligeance de me dire si le Gouvernement entend destituer tous les receveurs touchant les mêmes appointements que celui de Cannington ?

Sir WILFRID LAURIER : Vous déplacez la question à votre tour. Nous en viendrons plus tard à ce détail.

Quelques DEPUTES : Aux voix ! aux voix !

M. FOSTER : Non pas ; je crains qu'il ne me faille passer à un autre sujet. Celui que nous venons de traiter est bien sombre, je vais en aborder un autre qui, pour sembler plus gai, ne laisse pas d'avoir une certaine importance. Il se rattache au même ministère. Je constate que l'auditeur général a soutenu encore un assaut avec aussi peu de succès que la fois précédente et que l'incident s'est terminé par l'aveu touchant fait par le nouvel auditeur, le 18 janvier 1906, qu'il n'avait pas encore reçu de réponse à ses questions et à ses lettres réitérées. Il s'agit de frais de déplacement. Je cueille dans les comptes de l'auditeur géné-

ral. Si je ne me trompe, M. Gélinas est secrétaire du ministère et non du ministre.

M. HYMAN : Du ministère.

M. FOSTER : On dirait que M. Gélinas a un faible pour les voyages. Mais comme il est assez prudent pour ne pas s'exposer à de très grands dangers, il se contente de faire de petits voyages. A part quelques excursions à la vieille cité historique de Québec, il semble s'être borné à faire la navette entre Ottawa et Montréal.

Voici ce que je relève dans le rapport de l'auditeur général :

La somme de $1,096.80 est portée comme représentant le coût de 28 voyages depuis le 1er juillet 1903 jusqu'au 30 juin 1904, dont 25 à Montréal, aller et retour, et 3 de Montréal à Québec, aller et retour. Le temps consacré à ces voyages fut de 82 jours ou parties de journées. Le coût des lettres, des dépêches et des communications par téléphone a été inscrit en chiffres ronds pour chaque jour, mais ces chiffres sont trop élevés pour représenter la dépense réelle ; autant que je me rappelle, ils excèdent de beaucoup tout ce qui a été réclamé sous aucun autre gouvernement.

C'est l'ancien auditeur général qui parle ainsi, et ses souvenirs remontent jusqu'à la fondation de la confédération.

Pour 79 jours il a été inscrit de chef : 3 jours à $2.50, 2 à $2.75, 31 à $3, 1 à $3.25, 42 à $3.50, 4 à $3.75, 5 à $4, 1 à $4.50, soit un total de $265.75.

Le ministre remarquera que le coût de ces lettres, dépêches et communications télégraphiques accuse une admirable progression. La plupart de ces lettres ont dû parvenir au ministère sans frais supplémentaires de port, et c'est le ministère, j'imagine, qui a dû payer le coût des dépêches ; quant aux communications par téléphone, elles ont dû être payées, à moins qu'on les ait portées au débit du ministère.

De même, le coût des fiacres et des tramways, tant à Montréal qu'à Québec, est inscrit en bloc et se chiffre à une somme démesurément ronde. Pour 30 jours, les inscriptions de ce chef sont : 1 journée à $2.50, 1 à $3, 1 à $3.25, 19 à $3.50, 2 à $3.75, 17 à $4, 7 à $4.50, 1 à $5, 1 à $5.50.

Pour ces quelques mois, les lettres, dépêches et communications par téléphone représentent un total de $265.75, tandis qu'en deux mois les frais de voyage en fiacre et en tramway, tant à Montréal qu'à Québec, se sont élevés à $192.75. En outre, toujours par rapport à ces mêmes 28 voyages, M. Gélinas s'est fait verser la somme de $59 pour payer le coût des fiacres qu'il a pris à Ottawa pour se faire conduire de chez lui à la gare et de la gare à sa demeure. Ses autres promenades en fiacre à Ottawa pendant l'année se chiffrent à $404, ce qui porte le coût de ses déplacements en voiture à $463. Ces chiffres excèdent de beaucoup tous ceux qui étaient jamais venus à la connaissance de l'auditeur général, et cependant, quand les conservateurs étaient au pouvoir, on les accusait de faire du gaspillage.

M. HYMAN : M. l'auditeur est moins sévère à l'égard des ministres.

M. FOSTER : Sans doute; il tient compte du rang. Il ajoute :

M. Gélinas devrait être contraint de déclarer solennellement qu'il s'est contenté de payer le tarif ordinaire des voitures et qu'il lui était impossible de remplir son devoir envers l'Etat d'une manière effective en voyagant en tramway.

Et voici un détail assez éloquent :

D'après l'almanach des adresses, M. Gélinas habite au n° 582, rue Lisgar, c'est-à-dire à environ deux rues de la ligne de tramways de la rue Somerset.

Du 1er juillet au 31 octobre 1904, il a été inscrit une somme de $464.50 représentant le coût de 13 voyages, dont douze d'Ottawa à Montréal, aller et retour, et un de Montréal à Québec, aller et retour, ces voyages ayant pris 33 jours ou parties de journées. Les frais de lettres, de dépêches et de téléphone se chiffrent, pour ces 30 jours, à $110.20 et se répartissent comme suit : une journée à $3.20, deux à $3.50, trois à $4, et quatre à $4.50. En 22 jours, le coût des fiacres et des tramways à Montréal et à Québec s'est élevé à la somme de $84 qui se répartit ainsi : une journée à $2, deux à $2.50, six à $3.50, cinq à $4, et huit à $4.50. Je trouve encore l'explication d'une autre dépense de $20, qui représente douze promenades en fiacre à $1.50 chacune et une autre à raison de $2. M. Gélinas est un voyageur infatigable, pourvu, s'entend, que ses voyages ne soient pas longs.

L'auditeur ajoute encore :

Du 1er juillet au 31 octobre 1904, les fiacres qu'il a pris pour se faire conduire de chez lui à la gare, et vice versa, à l'occasion des voyages qu'il a faits en dehors d'Ottawa, représentent une dépense de $31.75 ; ses frais de voiture dans les limites d'Ottawa pendant les mêmes mois se sont chiffrés à $62.50, soit un total de $94.25 pour les quatre mois actuellement à l'étude.

Bref, les promenades en fiacre de ce monsieur ont coûté au pays, pendant une seule année, la somme de $225.50, tandis que ses autres frais de déplacement se chiffraient à $794.50. Au train dont il y est allé au cours des quatre derniers mois, ses dépenses de ces deux chefs s'élèveront à environ $1,200. A certain point de vue, il peut sembler mesquin de parler de ces sortes de dépenses.

M. HYMAN : J'estime au contraire que la question mérite qu'on s'y arrête.

M. FOSTER : A certains égards, ces dépenses sont plus importantes que d'autres plus fortes. Comme ceux d'un grand nombre d'années précédentes, j'ai étudié ce dernier rapport de l'auditeur général, et je crois que tous les esprits impartiaux ne

pourront s'empêcher de constater avec moi la tendance que l'on a à faire des dépenses inutiles et extravagantes. Les employés suivent l'exemple que leur donnent leurs maîtres. Pour eux, le mot d'ordre est : dépensons, dépensons encore, dépensons toujours. Ils s'appliquent à le suivre, et c'est ainsi qu'on arrive à constater des dépenses aussi folles, aussi injustifiables que celles du secrétaire du ministère des Travaux publics. Ce monsieur va à Montréal et en revient—il est porteur d'un permis de circulation. Le prix de son billet est-il compris dans sa note ? Comment un voyage à Montréal peut-il bien lui revenir aussi cher ? Que de promenades en fiacre et en tramways il a dû faire à Montréal pour justifier le paiement de pareilles sommes ?

M. MORIN : Il est en grève.

M. FOSTER : Il me semble qu'il exploite le Gouvernement sur une vaste échelle. Ces dépenses se passent de commentaires ; on a peut-être eu raison de les faire, mais, parole d'honneur ! je ne vois pas comment on peut les justifier.

M. HYMAN : Il est certain que le secrétaire du ministère est très fréquemment obligé d'aller à Montréal ou à Québec. Je n'ai pas eu le loisir de feuilleter le rapport de l'auditeur général, mais cette question m'ayant déjà été signalée, j'ai prié M. Gélinas de me fournir un état complet et détaillé de ses dépenses. Tout ce que je puis exiger, c'est qu'il se conforme à l'usage suivi en pareil cas, c'est-à-dire qu'au cours de ces sortes de voyages pour le compte de l'Etat, la dépense des deniers publics doit se faire d'une manière judicieuse.

M. OSLER : Si le règlement me le permettait, je demanderais qu'on élevât du double le chiffre des appointements de ce monsieur, parce que si l'imitation est la forme la plus pure de l'adulation, il a suffisamment flatté les chefs du Gouvernement actuel pour qu'ils lui en sachent quelque gré.

M. BENNETT : C'est parfait ; qu'il ait un wagon particulier.

Département des Postes, $280,385.44.

M. TAYLOR : Le directeur général des Postes voudra-t-il nous expliquer cette augmentation de $5,000 ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Ce sont simplement les augmentations statutaires, avec en plus le traitement d'un commis de première classe et d'un commis de seconde classe.

M. TAYLOR : L'année dernière le ministre a demandé un crédit de $321,779 pour l'année, et il nous demande pour les prochains neuf mois un crédit de $246,000. S'il fait le calcul il trouvera qu'il y a une augmentation de $5,327.

M. FOSTER.

M. AYLESWORTH: L'augmentation totale est de $7,100, et voici comment elle se décompose. . .

M. TAYLOR : Excusez-moi ; l'augmentation de $7,000 est pour l'année et je ne parle ici que du crédit demandé pour les neuf mois.

M. AYLESWORTH: C'est ce qui m'a trompé ; je ne songeais pas à cette explication. Voici comment se décompose l'augmentation de $7,100. Nous demandons d'abord deux commis additionnels. L'année dernière nous avions dix-sept commis de première classe, tandis que cette année nous en aurons dix-huit ; l'année dernière quarante-et-un commis de seconde classe, cette année quarante-deux. Le traitement de ces deux commis additionnels forme la somme de $2,700. Il y a ensuite l'augmentation statutaire de $50 par année accordée à cent quatre-vingt-quatre commis, ce qui forme la somme de $9,-200 ; et il y a aussi une augmentation statutaire de $30, dix-neuf de $20, formant $380, trois de $10, formant $30 et une de 25 cents par jour ou $78.25 par année. Toutes ces augmentations forment la somme de $12,-418.25. A déduire de cette somme nous avons une diminution de $5,310 dans les dépenses. Cette diminution provient de la différence entre les salaires attachés à certains emplois qui sont devenus vacants, et ceux des nouveaux titulaires qui ont été nommés ou promus à un chiffre plus bas. Ce qui fait que l'augmentation totale est de $7,108.25, pour l'exercice entier ou pour les trois quarts de l'exercice, le chiffre que l'honorable député a donné. Voilà l'explication de l'augmentation, et le seul item, à part les augmentations statutaires, est celle nécessitée par la nomination des deux commis dont j'ai parlé.

M. FOSTER : Qui avez-vous nommé ?

M. AYLESWORTH : Nous n'avons encore nommé personne.

M. FOSTER : Quelle est la nécessité de ces deux commis ?

M. AYLESWORTH : Elle résulte tout simplement du fait que l'ouvrage dans le département a augmenté. L'intention est de confier à ces commis de première classe la surveillance spéciale de l'expédition des journaux qui a pris de très grandes proportions et qui demande l'attention entière d'une personne. La besogne du commis de seconde classe sera pour la plus grande partie la surveillance des magasins du département, où l'ouvrage a considérablement augmenté à cause de l'établissement de nouveaux bureaux de poste et de nouvelles routes postales, particulièrement dans le Nord-Ouest.

M. BARKER : Le sous-ministre a-t-il fait un rapport disant que ces nouveaux emplois étaient nécessaires?

M. AYLESWORTH : Oui, c'est le sous-ministre lui-même qui a demandé ces crédits.

M. BARKER : Je demande s'il a fait un rapport à cet effet.

M. AYLESWORTH : Oui, il m'a fait un rapport.

M. FOSTER : On me dit que sir William Mulock était un très rude travailleur. Je suppose qu'il pouvait facilement se passer de ces deux nouveaux commis parce qu'il s'occupait de son département. L'une ou l'autre de ces nominations est-elle le résultat d'un changement de politique ?

M. AYLESWORTH : Je ne sache pas qu'il y ait de changement de politique. Je propose de modifier la résolution en ajoutant après les dépenses casuelles les lignes suivantes :

Y compris $25 par mois à être payés à C. D. Anderson pour signer les chèques après les heures et $50 par année à W. Cooch pour inspection des chaussures des facteurs, (nonobstant les dispositions de l'acte du service civil.)

M. R. L. BORDEN : Ces nouveaux emplois seront-ils remplis par voie de promotion d'une classe à une autre?

M. AYLESWORTH : Oui, c'est notre intention.

M. R. L. BORDEN : Par qui est rempli actuellement l'ouvrage qui sera imposé au commis de première classe que l'on veut nommer.

M. AYLESWORTH : Il est fait par plusieurs, mais je n'en connais pas le nombre exact; ces personnes ont charge de l'expédition des journaux, ouvrage que l'on veut à l'avenir confier à un seul homme.

M. INGRAM : L'honorable ministre nous a dit que l'augmentation de travail dans son département nécessitait une augmentation de personnel. Ne pourrait-on pas invoquer la même raison en faveur des bureaux de poste en dehors d'Ottawa? N'est-il pas vrai que dans quelques-uns de ces bureaux de poste, il n'y a pas assez d'employés pour faire l'ouvrage qui a augmenté, et que fait-on pour leur venir en aide ?

M. AYLESWORTH : Tout ce que je puis dire c'est que chaque fois que l'on a démontré qu'il y avait besoin d'aide additionnel dans les bureaux de poste du pays, cet aide a été accordé.

M. OSLER : Combien d'heures par jour travaillent les employés du service civil ?

M. AYLESWORTH : Dans le département des Postes les employés travaillent de 9.30 à 4.30 ; ils ont une heure pour leur dîner.

M. OSLER : Dans les affaires ordinaires on considère comme une très grave erreur que d'accorder un supplément de paie aux employés pour faire de l'ouvrage après les heures ordinaires, et je crois que c'est un principe faux à introduire dans le service civil.

M. AYLESWORTH: Je pense absolument comme mon honorable ami qu'il ne convient pas d'accorder un supplément de paie pour travaux faits après les heures de travail, et avec la permission de la Chambre je voudrais retirer la proposition dans sa forme actuelle. Je demanderai dans les crédits supplémentaires la somme que je veux donner à cet homme qui l'a bien gagnée. Il y a vingt-quatre ou vingt-cinq ans que cet employé est dans le service public et il ne peut faire cet ouvrage qu'après les heures de bureau. Il signe de cinquante à soixante mille chèques dans une année. mais il ne me semble pas convenable de dire dans le budget qu'on le paie pour un travail fait en dehors des heures de bureau.

M. OSLER : Si un employé de confiance est obligé de faire de l'ouvrage supplémentaire il devrait recevoir davantage. Je ne crois pas cependant que l'on doive mentionner que c'est pour de l'ouvrage supplémentaire en dehors des heures de bureau. Les unions ouvrières appellent " rat " celui qui fait de l'ouvrage en dehors des heures régulières de travail.

M. AYLESWORTH : Cela ne s'applique pas aux $50 par année qui sont payées à M. W. Cooch, pour travaux spéciaux, cas déjà prévu, si je suis bien informé, dans le bill des subsides depuis plusieurs années.

M. J. D. REID : Quels traitements recevront des deux nouveaux commis.

M. AYLESWORTH : Le commis de première classe recevra $1,500, et le commis de seconde classe, $1,200, soit $2,700 en tout.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la raison qui oblige à faire faire ces travaux en dehors des heures de bureau ?

M. AYLESWORTH : Si nous ne faisions pas cela il nous faudrait engager un autre commis pour faire l'ouvrage. Pendant les heures de bureau, son temps est tout employé. Il est à la tête de l'un des services. Il consent pour la somme de $300 par année à signer les chèques en dehors des heures de bureau. S'il fallait faire cet ouvrage pendant le jour nous serions obligés d'employer un autre commis qui coûterait plus que $300.

| | |
|---|---|
| Département du Commerce— | |
| Appointements.. .. .. .. .. .. | $16,668 75 |
| Dépenses casuelles.. .. .. .. | 5,700 00 |

Sir WILFRID LAURIER : Il y a ici peu de changements. Un commis de troisième classe est promu à la deuxième classe cadette ; augmentation, $150. Augmentation statutaire, $650.

Bureau du haut-commissaire pour le Canada en Angleterre—
Appointements .. .. .. .. ..$ 6,450 00
Dépenses casuelles .. .. .. .. 13,500 00

M. FOSTER : A-t-on fait récemment quelques changements dans ce bureau relativement aux travaux d'immigration ?

Sir WILFRID LAURIER : Si je me rappelle bien, le seul changement qu'on a fait est qu'à l'avenir le département de l'Intérieur devra communiquer avec le service d'immigration à Londres par le haut-commissaire.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas eu quelques difficultés entre le bureau du haut-commissaire et M. Preston ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y a eu entre M. Preston et M. Griffith des difficultés très sérieuses qui ont provoqué beaucoup de correspondance. Il y a environ douze mois la question a été discutée à fond avec le haut-commissaire lorsqu'il est venu à Ottawa. Je lui ai demandé de s'occuper de la question et de la régler le mieux possible. Je n'en ai pas eu de nouvelles depuis.

Département de l'Intérieur—
Appointements.. .. .. .. ..$128,224 94
Dépenses casuelles.. .. .. .. 21,500 00

M. OLIVER : Au sujet de la prétendue différence entre ce crédit et le rapport de l'auditeur général, je dois dire que le rapport dont il était question était celui de l'année précédente, tandis que le crédit était celui de l'année suivante. Conséquemment il ne pouvait pas y avoir de comparaison. Il y avait aussi une erreur typographique dans les chiffres du budget. Le nombre des commis de première classe aurait dû être indiqué comme étant de dix-huit, et celui de seconde classe de vingt-quatre. Si l'on compare ces chiffres avec ceux de l'exercice courant, il y a une augmentation d'un commis dans la première classe, et une diminution d'un dans la seconde classe, augmentation et diminution qui sont causées par la promotion de F. Nelson de la deuxième à la première classe.

M. FOSTER : M. Nelson était-il arrivé au maximum de sa classe ?

M. OLIVER : Oui.

M. FOSTER : Quels étaient les autres commis arrivés comme lui au maximum de leur classe ?

M. OLIVER : Voici les explications concernant M. Nelson.

M. Nelson était dans le département de l'Intérieur depuis le 4 novembre 1882. Il devenait employé permanent le 1er juin 1885. Il atteignit le maximum de la deuxième classe le 1er janvier 1905. Il travaille dans le bureau d'enregistrement du département. Nous voulons le promouvoir à la première classe avec un traitement minimum de $1,500 par année. Cette promotion conséquemment n'entraîne aucune augmentation dans les dépenses. Il a subi les examens nécessaires de promotion en 1887.

M. TAYLOR : Quelles explications avez-vous à donner au sujet des trente et un ?

M. OLIVER : C'est le même nombre que dans l'exercice courant.

M. TAYLOR : On ne pourvoit que pour vingt-cinq commis dans les estimés.

M. OLIVER : C'est là une autre faute d'impresion.

M. TAYLOR : C'est plus qu'une faute typographique, à moins que nous ayons plus d'employés recevant le traitement que l'on dit. Vous en avez six à $700, un à $670, deux à $662.50, dix à $650, trois à $637.50, un à $600, et deux à $500. Il vous en faut mettre six de plus ou l'auditeur général ne pourra pas payer.

M. OLIVER : L'ereur est dans la première ligne qui devrait se lire "Commis de troisième classe, sept à $700, six à $650."

M. TAYLOR : Le ministre devrait confier à quelqu'un dans son département le soin de surveiller l'impression des manuscrits que l'on envoie à l'imprimeur, et ne pas laisser ses employés soumettre à la Chambre des chiffres qui peuvent la tromper.

M. OLIVER : Les employés du département avaient appelé mon attention sur cette erreur qui pourra être corrigée. Ce n'était qu'une faute typographique et j'en demande bien pardon à la Chambre.

M. OSLER : Je crois que ce sont les députés de la gauche qui ont appelé l'attention de la Chambre sur cette erreur.

M. OLIVER : La résolution est correcte et si on l'avait adoptée sans parler tout était bien.

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous dire s'il a employé quelques-uns de ses commis à l'aider dans son travail dans le Nord-Ouest, pendant les dernières élections provinciales ?

M. OLIVER : Non, ce sont des employés du service intérieur, et ils sont demeurés à Ottawa.

Commission de géologie. Appointements, $49,931.25.

M. BARR : Le ministre peut-il nous dire s'il y a des erreurs dans ce crédit ?

M. OLIVER : Je ne m'attendais pas à ce que nous discuterions ce crédit ce soir. Le directeur n'est pas ici, mais je puis donner à la Chambre l'assurance que les chiffres sont exacts.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas quelques augmentations extraordinaires ?

M. OLIVER : Aucune. Il n'y a que l'addition d'un commis de troisième classe.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit donne $3,000 de traitement au directeur de la Commission. Je crois que c'est le même chiffre qui a été demandé l'année dernière et accordé. Il n'y a pas encore de titulaire régulièrement nommé au poste de directeur de la Commission. C'est le docteur Bell qui dans le moment occupe la position de sous-ministre et de directeur. L'année dernière j'ai appelé l'attention du ministre sur ce fait et je veux aujourd'hui résumer les remarques plus longues que je faisais l'année dernière. J'estime que depuis trois ou quatre ans le docteur Bell fait un bon directeur et pendant cette période il n'a reçu je crois qu'un traitement de $2,400 tandis que le traitement régulier qui a toujours été payé au sous-chef de ce départemnt du moins depuis quelques années a été de $3,000. Le minstre nous a promis, l'année dernière je crois, qu'il s'occuperait de la question. Voilà plusieurs années que nous recevons la même réponse du chef de ce départemnt. Le Gouvernement a apporté à cette question la même diligence qu'il a apportée à la question du tarif ; le Gouvernement remet toujours à l'année prochaine. Le ministre sera-t-il assez bon de nous dire quelle est la cause du retard? Bien qu'il en soit officiellement responsable, nous reconnaissons cependant que le retard existait avant son arrivée à la tête de son département. Je discute la conduite du départemnt non pas celle du ministre, lorsque je demande la cause du retard. Pourquoi le ministre se présente-il devant la Chambre cette année sans être prêt à nous dire quand cet emploi sera rempli?

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être que je puis répondre à mon honorable ami. Le ministre actuel n'est pas responsable du long retard qui a été apporté à remplir cette charge.

M. R. L. BORDEN : Le ministre accepte la responsabilité en prenant le portefeueille.

Sir WILFRID LAURIER : Naturellement. Mais peut-être qu'il ne connaît pas aussi bien que moi les raisons du retard parce que j'étais dans le Gouvernement avant lui. Il y a trois ans que cette charge est vacante si je me rappelle bien. Plus d'une fois l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a appelé mon attention sur ce sujet. Je regrette d'être obligé de faire connaître aujourd'hui la raison pour laquelle cet emploi n'est pas encore rempli. Tout le monde reconnaît les mérites supérieurs du docteur Bell comme savant. Personne ne nie sa compétence, mais les rapports entre M. Bell et son personnel ne sont pas aussi cordiaux qu'ils pourraient l'être. Bien que M. Bell soit éminent dans sa profession et qu'il soit un homme supérieur en fait de science, il ne possède peut-être pas le talent de mener les hommes si nécessaires pour remplir une charge de cette importance. Le docteur Dawson possédait cette qualité à un degré éminent. Ainsi que je l'ai dit, le Gouvernement s'est occupé de temps à autre de la question de remplir cette charge. Il y avait de bonnes raisons en faveur de la nomination du docteur Bell comme sucesseur du docteur Dawson, mais il y avait d'un autre côté des raisons à l'encontre. Le ministre de l'Intérieur a dû cependant prendre une décision après en avoir conféré avec moi, mais je ne crois pas devoir la faire connaître à la Chambre avant que la nomination soit faite d'une façon officielle. D'ici à quelques jours la nomination à cet emploi sera faite.

M. OSLER : Quelle est, d'une façon générale, la nature des travaux que fait la commission géologique ?

M. OLIVER : Ce sont surtout des explorations et des recherches sur la nature du sol des différentes parties du Canada qui n'ont pas encore été parcourues par les fonctionnaires des autres ministères. On fait aussi des explorations simplement au point de vue scientifique. On a prétendu que ces explorations dans les régions non éloignées et qui ont été déjà parcourues par d'autres employés du service public, ne donnent pas de résultats pratiques et ne justifient pas peut-être l'argent qu'elles coûtent. Mais il est dans la nature même des choses que ces travaux consistent en grande partie en recherches : leur but est d'augmenter nos connaissances. La géologie n'est pas aujourd'hui une science exacte, elle nécessite des recherches continuelles, et dans cette œuvre la commission géologique du Canada a pris une part importante.

M. OSLER : Quelle est la somme totale des dépenses?

M. OLIVER : Nous demanderons cette année un crédit d'environ $100,000.

M. OSLER : Nous ne devons pas je crois adopter ce crédit aussi à la hâte. De toutes parts on s'intéresse énormément au développement de nos recherches minières et tous les jours on fait de nouvelles découvertes. Je crois que le gouvernement du Canada pendant les derniers vingt-cinq ans a manqué absolument à son devoir et s'est rendu coupable d'une négligence criminelle dans l'administration de ce département. Les yeux du monde industriel sont maintenant tournés vers le Canada non pas seulement à cause de nos richesses minières mais encore à cause de beaucoup d'autres choses. Il faut avouer cependant que nous sommes encore dans une ignorance à peu près complète des ressources de notre propre pays. Nous manquons de renseignements exacts concernant la nature de la plus grande partie de notre territoire. Le département géologique est peut-être présentement le plus important de toute l'administration du pays, et pourtant le Gouvernement conserve à sa tête un homme qu'il ne croit pas

capable d'y rester, non pas parce qu'il n'a pas les connaissances scientifiques nécessaires, mais parce qu'il lui manque certaisaires, mais parce qu'il lui manque certaiun bon administrateur. Je dis que le Gouvernement devrait avoir à la tête de la commission géologique l'homme le plus compétent qu'il y ait au monde. Peu importe le prix que nous serons obligés de le payer. La plus grande partie des crédits que nous votons aujourd'hui, sont destinés au paiement des traitements des commis de la commission à Ottawa. Ceux-ci ne font pas les travaux au dehors ; une très petite partie de ce crédit servira à payer les travaux d'exploration. Nous en sommes encore aux tâtonnements. Notre terre est très vaste et nous avons jusqu'à un certain point le droit de savoir au juste ce qu'elle renferme. Nous n'en connaissons absolument rien ; nous allons à la dérive avec un homme à la tête du département que nous payons $2,400 par année. Je dis qu'au lieu de voter ce crédit de $50,000 ou $60,000 maintenant, le Gouvernement devrait le laisser en suspens afin de permettre à la Chambre de l'étudier plus longuement pour qu'elle puisse mieux comprendre toute l'importance des travaux de la commission, et qu'elle accorde un crédit plus élevé qui permettra d'obtenir des connaissances plus certaines sur les ressources du pays autant qu'un homme de science peut en recueillir. Il n'est pas un pays au monde, ayant devant lui le même avenir qu'a le Canada qui n'aurait pas à la tête de son département géologique, les meilleurs spécialistes qui existent. Nous devrions avoir des renseignements complets et certains sur les ressources de nos vastes territoires au nord et à l'ouest. Nous ne faisons absolument rien pour connaître ce que vaut notre pays au point de vue géologique et minier.

M. OLIVER : Pour ma part je m'accorde entièrement avec ce qu'a dit l'honorable député (M. Osler) au sujet de l'importance qu'il y a pour le département géologique de faire un examen complet des ressources naturelles du Canada, mais je crois que mon honorable ami ne se rend pas un compte juste de la somme et de la qualité de l'ouvrage qui a déjà été fait, non pas seulement dans les dernières années mais depuis plusieurs années. Il n'apprécie pas toute l'étendue et l'exactitude des renseignements recueillis par la commission géologique sous le gouvernement précédent comme sous le gouvernement actuel. Il y a dans les archives de la commission géologique aujourd'hui, pour me servir d'une expression bien connue "des montagnes de renseignements" concernant la géologie, la géographie et le climat du Canada sur tous ses points ; il y a dans les voûtes de la commission géologique des rapports qui y moisissent. Ces rapports sont tous à la disposition du public. Quiconque veut les consulter peut les avoir, mais apparemment que le peuple n'en sent pas le besoin ou ne sait pas qu'ils sont à sa disposition. On a pris pourtant tous les moyens raisonnables pour faire savoir au public qu'il pouvait avoir accès à ces rapports. Dans tous les cas le Gouvernement saisit cette occasion pour dire encore au public que ces rapports sont à sa disposition, que ces renseignements ont été recueillis pour son avantage et s'il ne veut pas en profiter ce n'est ni la faute du département géologique ni celle du Gouvernement. Il est vrai cependant que ces rapports ne sont pas distribués gratuitement ; ils sont vendus à un prix modique, parce que l'on a supposé que ceux qui s'intéressent à ces questions ne refuseraient pas de les payer. Le coût en est réellement faible. On a jugé, je présume, qu'il était inutile de dépenser beaucoup d'argent pour imprimer des rapports destinés à être distribués gratuitement et qui n'ont de valeur que pour ceux qui portent un intérêt spécial à ces choses.

C'est ce qui a engagé, je pense, l'ancien gouvernement à vendre les publications du service géologique, au lieu d'en faire a distribution gratuite. D'un autre côté, je serais heureux que la Chambre me donnât l'ordre de faire la distribution gratuite de ces rapports, ou me suggérât quelque autre moyen d'utiliser ces publications qui reposent actuellement dans les magasins du service géologique. Quant à moi, je ne puis que répéter ce que j'ai dit au commencement, que le Gouvernement apprécie pleinement l'importance du travail qu'à exécuté et qu'exécute à l'heure qu'il est le bureau géologique. Ce n'est pas par indifférence à l'égard de cette œuvre que nous nous sommes contentés d'une demande de crédits aussi peu élevés. Ce sont là les estimations principales basées sur le travail exécuté l'année dernière, et j'espérais qu'avant de déposer le cahier des crédits supplémentaires, nous serions en mesure de démontrer à la Chambre que nous avions fait preuve d'initiative et en même temps lui donner des renseignements plus précis au sujet de la direction du bureau.

M. OSLER : Je ne veux aucunement dénigrer le travail effectué jusqu'aujourd'hui. Je sais que feu M. Dawson a fait tout ce qu'il était possible pour un seul homme de faire dans les conditions alors existantes. Quant à la déclaration de l'honorable ministre au sujet des masses de renseignements qui sont au département et que personne n'utilise, c'est précisément un de mes sujets de plainte ; car personne n'a le temps de consulter ces énormes rapports. Pour que le public pût utiliser les renseignements qui s'y trouvent, il faudrait qu'un spécialiste les compulsât, fît choix des constatations intéressantes qui s'y trouvent et les réunît en un Livre bleu peu volumineux que tout le monde lirait. Mais, comme l'a déclaré l'honorable ministre, ce sont là d'énormes volumes, d'énormes in-folios ; et y chercher un renseignement équivaut à cher-

cher une aiguille dans un meulon de foin. On ne s'est pas efforcé de condenser et de préciser ces renseignements de manière à ce que le public pût se rendre compte du résultat pratique des dépenses effectuées par ce service. Qu'avons-nous obtenu ? Je dis que nous n'avons obtenu qu'une connaissance très écourtée de notre propre pays; et le Gouvernement devrait dépenser une somme très considérable, s'il le faut, en vue de s'assurer les services des hommes les plus compétents pour renseigner le public sur les ressources du pays. On ne l'a pas fait par le passé, et à moins qu'une nouvelle direction ne soit imprimée au département à cet égard le même état de choses continuera d'exister.

M. ARMSTRONG: Je suis heureux d'être à même de dire quelques mots au sujet des publications du bureau géologique dans lesquelles se trouvent ces masses de renseignements dont nous a parlé l'honorable ministre. Si celui-ci veut bien se référer à la page 15—H du rapport de l'auditeur général, il constatera qu'il n'a été reçu que $675.16 l'année dernière en paiement de publications du service géologique, et s'il pousse son enquête davantage il constatera que le salaire de l'employé préposé à la perception de ces $675 excède cette somme. Si l'on considère que près de $130,000 sont dépensés pour receuillir ces renseignements d'une extrémité à l'autre du Canada, afin de pouvoir renseigner le public quant à la valeur des mines et des minéraux que nous possédons, on reconnaîtra que l'honorable ministre ne pourra faire mieux que de supprimer le droit exigé pour ces publications. Par exemple, j'ai été moi-même prié à maintes reprises d'expédier de ces rapports, et j'ai ici à la main un compte du département pour des rapports que j'ai fait adresser à différentes personnes dans ma propre circonscription. Mes commettants prennent un intérêt tout particulier à ce bureau géologique et aux recherches qu'il fait ; et il me semble déraisonnable et injuste que ces rapports soient laissés à pourrir, comme ils le sont à ma connaissance, dans les caves du musée géologique, simplement parce qu'on exige le paiement d'un droit de ceux qui désirent en obtenir des exemplaires. Ces rapports, à mon avis, devraient être distribués. Ils sont très précieux. Comme l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a déjà fait allusion à l'importance qu'a le bureau géologique pour le peuple canadien, je me contenterai de dire que c'est un des départements les plus importants du service administratif de notre pays à l'heure qu'il est, et qu'à mon avis on n'y a pas jusqu'ici porte suffisamment d'attention. Je souhaite vivement que le Gouvernement s'occupe particulièrement de ce bureau et voit à ce que les mines et minéraux du Canada soient exploités dans toute la mesure possible.

Je ne désire pas prolonger la discussion sur ce crédit, mais simplement signaler à l'attention du comité un fait qui se rapporte à l'administration de ce bureau. Il se peut qu'il en ait déjà été question ici ce soir ; mais je me permettrai de demander à l'honorable ministre de l'Intérieur s'il a nommé M. Bell directeur de ce service, et sinon, pourquoi il ne l'a pas fait. Je crois sincèrement qu'il n'est pas un homme dans le Dominion qui mérite davantage la place de directeur du service géologique, ou de chef d'un service quelconque que le docteur Bell. Je me suis tenu au courant depuis des années de ce qu'il a écrit, et je suis en mesure de témoigner de la haute valeur du travail qu'il a fait pour le département. Je vois qu'en l'année 1903-1904, il a été voté $3,200 pour le sous-chef et directeur de ce service ; qu'en l'année 1904-1905, $3,500 ont été votées pour la même fin; et je vois que cette année on demande $3,000 de ce chef. Si l'honorable ministre veut bien consulter le rapport de l'auditeur général comme je l'ai fait, il constatera que le sous-chef et directeur n'a reçu que $2,400 par année. Voudra-t-il dire ce qu'on a fait de la différence, et pourquoi le directeur n'a pas reçu même les augmentations statutaires auxquelles il avait droit d'année en année ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député préopinant (M. Armstrong) n'était pas présent, il y a un instant, lorsque cette question fut discutée. J'ai déclaré au comité et je me fais un plaisir de le répéter pour le bénéfice de l'honorable député qui est un ami de M. Bell, comme je le suis moi-même, que si nous n'avons pas nommé celui-ci pour remplir cette vacance, ce n'est pas que nous le croyions incompétent dans sa profession. Tous nous reconnaissons ses grandes aptitudes scientifiques; mais si chacun reconnaît la supériorité du docteur Bell en tant que géologue, il n'est que trop vrai malheureusement qu'il n'a pas été aussi heureux que son prédécesseur dans la direction de son personnel ; et c'est ce qui a fait longtemps hésiter le Gouvernement à le nommer à cet emploi ou à lui assigner quelque autre fonction. C'est là toute la raison. D'après mon interprétation de l'acte du service civil, il n'est pas accordé d'augmentation statutaire aux fonctionnaires qui sont dans cette position.

M. ARMSTRONG : Le premier ministre voudra-t-il dire si cette somme de $3,000 qui a été votée d'année en année doit être accordée à M. Bell, ou si les $3,000 qu'on nous demande de voter aujourd'hui lui sont destinées ?

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement a décidé de nommer quelqu'un à cet emploi et la nomination se fera d'ici à une semaine.

M. COCKSHUTT: La discussion qui s'est faite sur ce crédit m'a vivement intéressé. Je désire corroborer les remarques de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler).

Je considère que ce bureau est d'une très grande importance. Le ministre de l'Intérieur voudra-t-il me dire si le bureau de géographie relève du service géologique ? Ne se fait-il pas des travaux de géographie aussi bien que des travaux de géologie dans ce département ?

M. OLIVER : Le bureau de géographie ne relève pas actuellement du service géologique.

M. COCKSHUTT : N'étaient-ils pas réunis naguère ?

M. OLIVER : En effet, ils l'étaient.

M. COCKSHUTT : Existe-t-il à l'heure qu'il est un bureau de cette espèce ?

M. OLIVER : Oui, il existe un bureau qui se rattache à la division des études géographiques plutôt qu'à celle du service géologique.

M. COCKSHUTT : Le service géographique et le service géologique sont de la plus grande importance pour un pays neuf comme le Canada. Ils fournissent le meilleur moyen de faire connaître au public nos ressources naturelles, et je reconnais parfaitement la vérité de ce qu'on a dit, que nous ne connaissons pas les richesses de notre propre pays. On ne nous a pas mis au courant des richesses de notre territoire national, des minéraux et autres gisements de valeur économique qui se trouvent au Canada. Nous restons dans l'ignorance de ces richesses jusqu'à ce que des étrangers soient venus s'emparer sous nos yeux du plus clair de notre bien. C'est ce qui est arrivé récemment dans la région de Cobalt ainsi que dans d'autres régions minières du pays. Les gisements miniers de la plus grande valeur tombent ainsi le plus souvent entre les mains d'étrangers plutôt que de rester aux Canadiens. Cedépartement pourrait fort bien être développé ; c'est une des divisions du service que la Chambre serait unanime à déclarer inefficace. Le chef du bureau devrait recevoir des appointements plus élevés et les renseignements recueillis être disseminés plus libéralement. A quoi bon recueillir ces renseignements s'ils ne sont pas rendus accessibles au public. Il est extrêmement désirable que ces données soient rendues publiques, afin que nous puissions savoir où se trouvent les richesses naturelles du pays, en vue de nous appliquer à leur développement quand nous le jugerons à propos. Je ne connais pas le docteur Bell personnellement, mais je me suis adressé à lui à l'occasion pour obtenir des informations, et autant que j'en puis juger, il remplit ses fonctions d'une manière admirable. Je le crois compétent, et c'est à regret que je le verrais dépouiller de l'emploi qu'il occupe. Je ne sais trop si c'est là ce que le Gouvernement se propose de faire. Mais j'aimerais qu'on lui donnât ou à quelque homme supérieur, si on peut le trouver, une autorité plus grande. Je crois que ces rapports très utiles devraient être distribués aux Canadiens gratuitement. La distribution gratuite des publications officielles est de règle dans les autres département, et je ne vois pas pourquoi on ferait une exception dans ce seul cas. Au besoin, je présenterais une motion demandant au ministre d'effectuer gratuitement à l'avenir la distribution des rapports du bureau géologique.

M. ARMSTRONG: Je désire appuyer sur ce qu'on a dit au sujet de M. Bell. Le bureau géologique souffrirait beaucoup s'il cessait d'en être le chef, et je serais très peiné de voir ce fait se produire. J'ai pleine confiance que le premier ministre verra à ce que l'on n'accepte pas les dictées de quelques employés du département ; car s'il va au fond des choses, il constatera que la très grande majorité des fonctionnaires placés sous les ordres de M. Bell sympathisent avec lui et sont pour lui des amis éprouvés.

M. OSLER : Qu'a-t-il été fait ces années dernières dans le but de découvrir des gisements de pétrole au nord d'Edmonton ? Feu M. Dawson considérait assez probable la découverte du pétrole dans cette région. Peu de temps après l'arrivée aux affaires du gouvernement actuel, il fut envoyé là-bas une machine à forer ; mais elle était tellement défectueuse qu'elle tomba en pièces avant d'être installée ; et il ne se fit pour bien dire aucun travail de forage. On commença à forer à un endroit ou deux, mais, si je ne me trompe, tout cet outillage est encore dans le désert, dans la prairie. Il me semble que le Gouvernement devrait dépenser une certaine somme en vue d'arriver à découvrir du pétrole dans l'extrême nord. Nous avons les rapports du regretté M. Dawson qui insistent fortement sur la probabilité de la découverte du pétrole dans cette région.

M. OLIVER : C'est l'ancien gouvernement qui a le mérite d'avoir commencé à pratiquer des forages en vue de la découverte du pétrole au nord d'Edmonton, et ses travaux furent repris par le gouvernement actuel. L'outillage n'est pas tombé en pièces. Il fut creusé un puits à l'Abord-d'Athabaska, à cent milles à peu près au nord d'Edmonton. On creusa jusqu'à une profondeur d'à peu près 1,700 pieds ; et à Victoria, à quatre-vingt milles à peu près au nord-est d'Edmonton, il fut creusé un autre puits d'une profondeur de 1,000 pieds. Le pétrole ne jaillit à aucun de ces endroits; et l'appareil fut transporté sur une des rives de la rivière Athabaska, à deux cents milles au nord d'Edmonton, et là on fora un puits de 700 pieds de profondeur. Le gaz s'en échappait en telle abondance qu'il devint impossible de continuer le forage, et comme on se trouvait à deux cents milles en aval d'Edmonton, on jugea qu'il ne serait pas

profitable d'y transporter l'appareil. C'est ce qui explique pourquoi il a été laissé à cet endroit et pourquoi il n'est pas en usage. Actuellement une compagnie est à forer dans la ville d'Edmonton et a atteint une profondeur de plus de 1,000 pieds.

M. HENDERSON : Elle ne devrait pas être obligée de forer à une profondeur aussi grande dans la ville d'Edmonton.

M. OLIVER : Elle ne serait peut-être pas obligée de le faire dans le comté de Halton. Il est possible que cette compagnie particulière se chargerait de pousser les travaux à une profondeur encore plus grande, si la Chambre consentait à lui donner quelque aide.

M. OSLER : Le Gouvernement n'a pas essayé de forer là où M. Dawson lui avait conseillé de le faire.

M. OLIVER : Vous vous trompez, tous les forages exécutés par le Gouvernement l'ont été sous la direction et d'après l'avis de M. Dawson.

M. OSLER : Il y a nombre d'années de cela ?

M. OLIVER : Oui ; il fut exécuté des forages à l'Abord-d'Athabaska, à Victoria et aux rapides du Pélican.

M. ARMSTRONG : Se propose-t-on de continuer les forages avec les appareils du Gouvernement qui sont déjà sur place ?

M. OLIVER : Le matériel du Gouvernement est à Athabaska et n'a pas servi depuis nombre d'années. Certains particuliers ont des appareils de forage à Edmonton et autres endroits le long de la rivière Athabaska.

M. R. L. BORDEN : Un mot de réponse aux observations du premier ministre relatives à M. Bell ; nous ne pouvons pas prétendre connaître quelque chose de ce qui se fait dans ce service, et nous devons accepter les déclarations du premier ministre à cet égard ; mais il ne faut pas perdre de vue que le Gouvernement a tenu le docteur Bell, trois ou quatre années durant, dans une position très anormale, en le laissant à la tête de ce service sans l'autorité dont il aurait joui, s'il avait été nommé d'une manière permanente. Je ne connais rien qui soit plus de nature à créer du mécontentement et à pousser à l'insurbordination que l'état dans lequel le Gouvernement a laissé ce bureau durant quatre années. C'est là une circonstance dont le Gouvernement devrait tenir grandement compte. M. Bell ne pouvait certainement pas avoir la même influence sur son personnel, ni exercer la même autorité dans son département, que s'il avait été nommé chef permanent dans un délai raisonnable après le décès du regretté M. Dawson. Toutefois, nous reviendrons plus tard sur le sujet.

Mais il est une observation que je tiens à faire au ministre de l'Intérieur relativement aux renseignements qui sont recueillis par le personnel. Je serais très peiné de penser que les montagnes de renseignements ainsi recueillis ressemblent à ces autres montagnes de renseignements que, dans une certaine circonstance mémorable, on devait déposer sur le bureau de cette Chambre. Si je pensais qu'il en fût ainsi, je demanderais que ce service fût aboli. Je ne parle pas d'après ma connaissance personnelle, mais d'après les renseignements qu'on m'a fournis, quand je dis que la manière dont ces renseignements sont réunis et coordonnés n'est pas bonne. Je ne fais pas cette déclaration dans le but de critiquer les fonctionnaires du service, mais en vue de critiquer le système qui a été suivi jusqu'à présent, et je n'en fais pas plus un reproche au Gouvernement actuel qu'à ceux qui l'ont précédé. Je crois comprendre qu'il y a beaucoup de matériaux dans le département auxquels le public n'a pas accès, ou, du moins, n'a accès que difficilement. Il y a deux points importants à considérer par rapport à ce service ou à tout autre de même nature. Il s'agit d'abord de recueillir des renseignements, de vérifier certains faits relatifs à la géographie physique du pays. Ce travail doit être nécessairement exécuté par des experts et par les meilleurs experts que l'on puisse se procurer à cette fin. Mais une fois ce travail exécuté, il restera à peu près sans utilité, si l'on ne se donne pas la peine de faire l'exposé systématique des résultats de ces recherches, et si on ne les met pas à portée facile de tous ceux qui peuvent les utiliser. C'est sous ces deux derniers rapports que le travail du département semble laisser à désirer, si les renseignements qui me viennent des membres de la Chambre qui ont étudié particulièrement cette question sont exacts.

M. FOSTER : Je pense que ce que l'on pourrait faire de mieux pour vulgariser le travail du département serait de retenir les services d'un rédacteur scientifique capable et de le mettre à l'œuvre sur ces montagnes de renseignements. Je ne suis pas opposé à l'idée de la distribution de ces rapports ; mais si ces compilations géologiques étaient disséminées gratuitement et sans discernement, je crois que dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, ce serait en pure perte, par suite de leur caractère technique. Mais si vous pouvez mettre la main sur quelqu'un de qualifié pour ce travail, et qui se rende compte des nécessités pratiques du pays, qui rédigera ces renseignements et les offrira au public sous la forme de brochures populaires, j'approuverai la proposition de distribuer ces écrits sur une assez grande échelle, même si les frais devaient être considérables. Une partie de ces renseignements est d'une nature extrêmement technique et la grande majorité du public

ne s'y intéressera point ; mais l'utilité, néanmoins, en est très grande. Cette partie pourra être réservée pour les gens de science, tandis que l'autre, sous une forme populaire, et accompagnée de gravures et de cartes, sera réservée pour le public. J'insiste sur la déclaration qu'a faite l'honorable député préopinant que le Gouvernement n'a pas traité comme il l'aurait dû le bureau géologique, depuis trois ou quatre ans. Le Gouvernement n'aurait pas dû tarder à nommer un chef permanent pour ce service. Par ces hésitations il a rendu ce bureau moins utile qu'il n'aurait été dans d'autres circonstances. C'était très injuste à l'égard de M. Bell lui-même. Je ne voudrais pas être nommé principal d'une école dans des conditions telles que tous les professeurs subordonnés pussent se dire qu'ils avaient autant de chances que moi d'obtenir la position, et que je me verrais dépouillé de toute autorité. Il était injuste de laisser le docteur Bell dans cette position trois années durant. Le Gouvernement aurait dû avoir la fermeté soit de le nommer sur-le-champ, soit d'en nommer un autre à sa place. Par suite de ce retard, le bon fonctionnement du bureau a été entravé.

M. SAM. HUGHES : J'ai suggéré au premier ministre il y a quelques jours l'à-propos qu'il y aurait de classer le travail des divers départements en matière de cartographie. A l'heure qu'il est, il se trouve quatre ou cinq bureaux qui publient des cartes. A mon avis, tout ce travail pourrait être sérié et exécuté d'une manière plus satisfaisante pour tous les départements, s'il était confié à une direction unique. Je ne critique pas ; c'est une proposition que j'ai faite il y a nombre d'années et que la déclaration récente du premier ministre m'encourage à réitérer. Je suis convaincu que si cela se faisait, il en résulterait une grande économie pour les départements et un avantage pour le public.

Départements en général—entretien et nettoyage des édifices publics, y compris la somme de $100 pour le tir du canon de midi, laquelle somme pourra être payée à un employé du service administratif, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $30,000.

Sir WILFRID LAURIER : L'augmentation de $5,000 est due à ce que le nombre des édifices publics est plus grand.

M. R. L. BORDEN : Le nombre des édifices publics est-il augmenté ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, nous avons des édifices ici et là dans toute la ville.

M. R. L. BORDEN : Vous parlez également de ceux que vous ne faites que louer?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, car il faut que nous les entretenions.



Ingénieur consultant général du gouvernement canadien—
Appointements.. .. .. .. .. .. .. ..$5,175
Dépenses casuelles.. .. .. .. .. .. .. 750

Sir WILFRID LAURIER : M. Schreiber a été promu de la situation de sous-ministre et d'ingénieur en chef des chemins de fer à celle d'ingénieur consultant.

Bureau des examinateurs du service civil, appointements et autres dépenses aux termes de l'Acte du service civil, y compris $400 pour le secrétaire et $150 pour un commis, laquelle somme pourra être payée, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $2,250.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la règle suivie dans ces examens et quels sont les membres de ce bureau ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce sont M. DeCelles, M. Waters et un autre particulier. Les papiers doivent être réunis par un secrétaire nommé dans chaque ville et envoyés aux examinateurs.

Bureau du secrétaire du Gouverneur général—
Appointements.. .. .. .. .. .. ..$ 8,662 50
Dépenses éventuelles.. .. .. .. 14,525 00

Sir WILFRID LAURIER : On m'a prié d'expliquer cette augmentation ; voici les renseignements que je reçois de M. le colonel Hanbury-Williams. Les dépenses sous la rubrique "dépenses éventuelles" comprennent les augmentations statuaires ainsi que les appointements des quatre employés temporaires du bureau, et une somme plus forte pour papeterie et sujets divers. Le montant compris dans le budget principal a été insuffisant ces deux années dernières et il a été nécessaire de demander des crédits supplémentaires. On ne prévoit pas qu'il soit possible de réduire les dépenses de ce chef pendant l'année courante.

(Rapport est fait à la Chambre des résolutions adoptées.)

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Aurons-nous à nous occuper demain de projets du Gouvernement ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures moins dix minutes du soir.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 21 mars 1906.

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

### PRESENTATION D'UN DEPUTE.

L'honorable M. William Templeman, député du district électoral de Victoria (C.-A.), est présenté à la Chambre par le très honorable sir Wilfrid Laurier et M. Ralph Smith.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que le nom de M. Maclean (Lunenburg) remplace celui de M. Carney dans la liste des membres composant le comité des comptes publics.

(Cette motion est adoptée.)

## QUESTIONS.

### DRAGAGE DANS L'ONTARIO.

M. BENNETT demande :

1. Quels montants (s'il en est) ont été payés pour dragage dans la province d'Ontario du 1er juillet 1905 jusqu'à date ? Où ces travaux ont-ils été exécutés et quels sont les noms des entrepreneurs et les montants payés à cet effet ?

2. Des montants sont-ils encore dus ou réputés dus pour ces travaux ? Dans l'affirmative, à qui ? Quels sont les montants et où les travaux ont-ils été exécutés ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Les renseignements demandés formant plusieurs liasses, je prierai l'honorable député de faire la motion d'usage pour obtenir un état de ces documents.

### LOIS RELATIVES A LA NATIONALISATION.

M. TAYLOR demande :

1. A-t-on appelé l'attention du Gouvernement sur le passage suivant du rapport de M. C. V. C. Van Deusen, examinateur spécial du département de la Justice des Etats-Unis, relativement à la naturalisation :

"Il s'est produit un nouveau genre de fraude en ce qui concerne les droits de citoyen conférés par la naturalisation depuis l'établissement de la république de Cuba et le développement des industries agricoles dans les provinces du Nord-Ouest. C'est la qualité invoquée par des sujets américains qui ont prêté serment d'allégeance à la république de Cuba, mais qui conservent néanmoins leur certificat de citoyen américain dont ils peuvent se servir en toute liberté, comme ils l'ont sans doute fait, quand les circonstances en nécessitaient l'emploi. On estime qu'au bas mot 50,000 Américains ou étrangers naturalisés aux Etats-Unis, surtout près de la frontière, se sont établis sur les riches terres à blé du Manitoba au cours des cinq dernières années ; beaucoup ont acheté des terres des compagnies de chemins de fer, mais un grand nombre ont pris des homesteads en qualité de sujets britanniques, bien qu'ils conservent leurs certificats de citoyens américains dont ils exercent les privilèges quand ils viennent en ce pays.

2. Le Gouvernement a-t-il des renseignements sur le sujet ci-dessus ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je croyais avoir déjà répondu à cette question. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement sur ce sujet.

### CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. CROCKET demande :

1. Quelle partie du tracé du chemin de fer transcontinental projeté a été adoptée entre Winnipeg et Québec ?

2. Quelle est la partie de la route du réseau transcontinental projeté dont le tracé est établi entre Québec et Moncton ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. De Québec à Winnipeg, distance totale approximative de 1,366 milles, toute la route est arpentée et sur 395 milles le tracé est établi et avis d'adjudication des travaux a été donné ; le plan du tracé préliminaire de 149 milles a été soumis aux commissaires du chemin de fer transcontinental, et la révision de ce tracé est en marche.

| | Milles. | Dist. |
|---|---|---|
| Du pont de Québec, en gagnant l'Est | 150 | 'B' |
| A proximité de la rivière Hurricinaw | 44.5 | 'C' |
| En gagnant l'Est, de la frontière séparant Québec et Ontario | 8 | 'D' |
| En gagnant l'Ouest, de la frontière divisant Québec et Ontario | 59.8 | 'D' |
| A proximité de la rivière à la Peinture Rouge, nord-ouest du lac Nipigon | 37.7 | 'E' |
| Du lac Pélican a un point situé à environ 10 milles à l'Est de Winnipeg | 244 | 'F' |
| | 544 | |

2. De Moncton à Québec, par la route de l'intérieur ou du centre, distance totale approximative de 514 milles, le tout arpenté ; le tracé primitif, de 428.7 de cette totalité a été soumis à l'approbation des commissaires du chemin de fer transcontinental et la revision de ce tracé est en marche.

| | Milles. | Dist. |
|---|---|---|
| Du pont de Québec à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec | 220 | 'B' |
| De la frontière de Québec en gagnant l'Est vers Grand-Falls | 62 | 'A' |
| De Plaster-Rock, vers l'Est | 68 | 'A' |
| A l'ouest de Chipman | 20 | 'A' |
| De Chipman à Moncton | 58.7 | 'A' |
| | 428.7 | |

Par la route de Saint-Jean ou fleuve Saint-Jean, distance totale approximative de 531 milles, le tout arpenté ; le tracé préliminaire de 407 milles ayant été soumis aux commissaires du chemin de fer transcontinental, et la révision de ce tracé est en train de s'effectuer.

| | Milles. | Dist. |
|---|---|---|
| De Québec à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec | 220 | 'B' |
| Sur le parcours du fleuve Saint-Jean, entre Grand-Falls et Frédéricton | 66.3 | 'A' |

| | Milles. | Dist. |
|---|---|---|
| De la frontière de Québec vers l'Est jusqu'à Grand-Falls.. | 62 | 'A' |
| De Chipman à Moncton.. . . . | 58.7 | 'A' |
| | 407.0 | |

COUPE DE BOIS SUR L'ILE HOPE.

M. BENNETT :

1. Quelle quantité de bois de toutes espèces M. Manley Chew a-t-il enlevé de la réserve du phare de l'Ile Hope, en vertu d'un permis de coupe ?

2. Quel prix a-t-il payé pour ce bois ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. D'après l'état transmis au ministère, la quantité totale de pruche, d'orme, de bouleau et de liens de radeaux en pruche abattue est de 30,724 pieds. Le prix du tilleul et du cèdre se paie en blocs et non pas à la jauge.

2. M. Chew a payé $161.75.

QUAI DE DORSET.

M. SAM. HUGHES :

Le Gouvernement se propose-t-il de construire, cette année, un quai à Dorset, sur la frontière qui sépare Muskoka de Victoria-et-Haliburton, au lac des Baies ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : On a appelé l'attention du Gouvernement sur l'urgence de la construction d'un quai à Dorset. Il n'y a pas de crédit utilisable dans ce but. La question sera mise à l'étude lorsque le budget viendra en discussion.

BASSIN DE RADOUB DE COLLINGWOOD.

M. BENNETT demande :

Quel est le montant payé pour le bassin de radoub de Collingwood, à titre de prime, en vertu de l'Acte tendant à aider à la construction des bassins de radoub ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : $30,000.

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE "MUTUAL RESERVE."

M. T. MARTIN demande :

1. A-t-on appelé l'attention du Gouvernement sur le fait que les journaux annoncent que les officiers de la compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", de New-York, ont été accusés de vol qualifié au premier degré, et de faux au troisième degré ?

2. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il d'adopter pour protéger les porteurs de polices au Canada ?

3. Le Gouvernement a-t-il pris les moyens de s'assurer de l'exactitude de cette nouvelle ?

4. Quelle est l'opinion du Gouvernement à ce sujet ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement n'a d'autres renseignements à cet égard que ceux qu'il puise dans les journaux. Il suppose que ces accusations feront l'objet d'une enquête régulière et que les tribunaux de New-York en seront saisis. Il ne sache pas qu'il y ait lieu de prendre d'initiative en pareille matière, au Canada, au bénéfice des assurés canadiens.

LA COMPAGNIE DES TERRES DE LA VALLEE DE LA SASKATCHEWAN.

M. LAKE demande :

1. La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a-t-elle obtenu le droit d'acheter la totalité ou partie, et laquelle, des 250,000 acres de terres de homesteads en vertu de sa convention avec le Gouvernement, à $1 l'acre ?

2. A-t-elle fait le choix de toutes les terres qu'elle a droit d'acheter, et des lettres patentes ont-elles été émises pour ces terres ?

3. Aussitôt que la compagnie a obtenu le droit de les acheter, ces terres deviennent-elles assujéties au paiement des taxes qui peuvent être légalement imposées sur les terres avoisinantes possédées par des particuliers ?

4. Des inspections ont-elles été faites régulièrement en ce qui concerne l'accomplissement des conditions imposées à la compagnie ? A quels intervalles de temps ? Et quelle est la date de la dernière inspection ?

5. La compagnie a-t-elle choisi les sections impaires dont elle a pu acquérir la propriété de toutes compagnies de chemins de fer ayant droit à des subventions en terres ?

6. Dans la négative, combien d'acres a-t-elle choisis jusqu'au 1er janvier 1906, et pour quelle partie de ces terres des lettres patentes avaient-elle été émises à cette date ?

7. Combien d'acres restent encore à choisir par la compagnie ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Elle a obtenu le droit d'acheter 150,000 acres.

2. Elle n'a pas fait le choix de toutes les terres qu'elle a le droit d'acheter ; des lettres patentes ont été émises pour $142,808.-75 acres ;

3. Ces terres sont imposables dès qu'elles ont été transférées à la compagnie ;

4. Des rapports d'inspection sont datés du 22 décembre 1903 ; du 30 septembre 1904 et du 11 janvier 1905 ;

5. Oui ;

6. Toutes ont été choisies ; des lettres patentes ont été émises pour 173,573.94 acres.

7. Il n'y en a pas. Il y a encore des lettres patentes à émettre pour 27,229.11 acres.

RECOMPENSES AUX BATELIERS.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Les chaloupiers ou voyageurs qui ont été expédiés du Canada en Egyte sous sir Garnet Wolseley vers 1880 ont-ils reçu des médailles et des titres de terres pour leurs services ?

2. Le Canada a-t-il reconnu leurs services d'une manière officielle ?

3. Le service des chaloupiers ou voyageurs employés en 1870 sous sir Garnet Wolseley ont-ils été reconnus d'une manière officielle par les gouvernements anglais ou canadien ?

4. Dans la négative, de quelle manière ?
5. Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder auxdits voyageurs qui ont servi lors de l'expédition à la rivière Rouge en 1870 des médailles ou des titres pour leurs services ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. Ils ont reçu la médaille du Soudan du Gouvernement de Sa Majesté. Ils ont également reçu la croix en bronze du khédive. Ils n'ont reçu aucun titre de terres pour leurs services.
2. Non ; seulement de la manière indiquée dans le paragraphe précédent.

Je demande que l'autre partie de la réponse soit réservée.

LES BESTIAUX INFECTES.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le ministère de l'Agriculture a-t-il quelques données constatant qu'une épizootie a sévi sur les bestiaux, moutons chevaux ou porcs dans le comté de Victoria l'an dernier ?
2. Quelle en était la nature ?
3.. Quel en a été le résultat ?
4. Quelques-uns des fermiers ont-ils été indemnisés de la perte de leurs animaux ?
5 Dans la négative, pourquoi n'ont-ils pas été indemnisés si des animaux sont morts par suite de cette maladie ou s'ils ont été abattus par ordre des officiers du Gouvernement ?

Sir FREDERICK BORDEN (pour l'honorable ministre de l'Agriculture) :

1. Oui ;
2. On soupçonna l'existence du charbon et un inspecteur vétérinaire fut envoyé pour instituer une enquête ;
3. La preuve a démontré qu'aucune des maladies désignées dans l'acte des épizooties ne sévissait ;
4. Non ;
5. Aucun animal n'a été abattu par ordre de l'inspecteur vétérinaire.

DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE DE CANNINGTON.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Quelles affaires l'ex-maire de poste de Cannington faisait-il avant sa destitution ?
2. Lui a-t-on accordé une enquête avant sa destitution ?
3. Quelles plaintes ou rapports ont été reçus contre lui par le ministère ?
4 Qui a fourni ces rapports ?

L'honorable M. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

On a dit qu'il tenait une épicerie. Plusieurs citoyens du village de Cannington se plaignirent de ce que le Gouvernement, d'après eux, subventionnait le directeur du bureau de poste pour leur faire concurrence, et exprimèrent des soupçons tendant à faire croire que leur courrier ne recevait pas toute l'attention voulue, surtout lorsqu'il s'agissait de correspondance relative à leur commerce. Un inspecteur fut chargé de faire une enquête et il recueillit ses informations de la bouche du directeur du bureau de poste lui-même et d'autres personnes, puis il fit rapoprt au ministère du résultat de ses investigations.

LE SERVICE DE LA MALLE DANS LA REGION DE PARRY-SOUND.

M. BENNETT demande :

1. Quel montant est payé pour le transport des malles entre le bureau de poste de North-Seguin et celui de Missionary-Road, dans le district de Parry-Sound ?
2 Quel est l'entrepreneur ? Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service ?
3. Quelles ont été les recettes au bureau de Missionary-Road l'an dernier ou pendant les derniers six mois ?
4. Quand a été ouvert le bureau de Missionary-Road, et à la demande de qui ?

L'honorable M. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

Le nom du bureau de poste de Missionary-Road n'est pas connu au ministère des Postes.

LE PHARE DU LAC CECEBE.

M. BENNETT demande :

1. Un phare a-t-il été construit l'an dernier par le ministère de la Marine ou celui des Travaux publics près de Magnetawan, sur la rivière de ce nom, dans le district de Parry-Sound ?
2. Combien de soumissions (s'il en est), ont été reçues à cet effet ?
3. Quel était le prix stipulé dans le contrat ?
3. A-t-on nommé un inspecteur des travaux ? Dans l'affirmative, quel est son nom et quel était son salaire ?

Sir WILFRID LAURIER (pour le ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui ; par le ministère de la Marine et des Pêcheries, sur le lac Cécébé, à son débouché dans la rivière Magnetawan ;
2. Il n'y a pas eu de soumissions de demandées. Les travaux étaient peu importants et il était nécessaire de les compléter à l'eau basse de l'été. Un phare en bois sur une jetée en coffrage a par conséquent été construit à la journée, sur un ordre du ministre ;
3. Il n'y a aucun contrat, mais le coût des travaux est $760.64, y compris le coffrage, les fondations, la tour du phare et la surveillance des travaux ;
4. Oui, le capitaine Joseph Mortimer, à $3 par jour.

PAIEMENTS A LA COMPAGNIE WOODS (LIMITEE).

M. MONK demande :

1. Quel montant total a été payé par le Gouvernement du 1er mars 1905 au 1er mars 1906 à Woods (Limited) ou à J W. Woods pour loyer d'édifices dans la cité d'Ottawa ?
2. Quel montant total a été payé par le Gouvernement du 1er juillet 1904 au 1er mars 1906 à Woods (Limited) ou à J. W. Woods pour pavillons et auvents en toile ?
3. Woods (Limited) est-il une compagnie légalement constituée. et quel en est le président ?

L'honorable M. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $16,340.

2. $3,873.90.

3. Le Gouvernement ne le sait pas au juste, mais il croit qu'elle l'est. J. W. Woods signe comme président.

M. MONK demande :

1. Quel montant total a été payé jusqu'à date par le Gouvernement du Canada à Woods (Limited) ou à J. W. Woods pour articles fournis pour les explorateurs du canal de la baie Georgienne depuis le commencement desdites explorations jusqu'au 1er mars courant ?

2 Des soumissions ont-elles été demandées par voie des journaux pour les dites fournitures avant qu'elles aient été commandées ?

L'honorable M. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $8,279.26.

2. Ces marchandises ont été achetées en différents temps et en diverses quantités, selon le mode ordinaire d'achat des fournitures.

LOCATION DES BOITES DANS LES BUREAUX DE POSTE.

M. BOYCE demande :

1. Quels sont les règlements du ministère des Postes concernant l'installation des boîtes à lettres dans les bureaux de poste des cités et villes et les recettes en provenant ?

2. Quelle proportion des recettes provenant de la location desdites boîtes revient aux maîtres de poste pour leur propre usage là où lesdites boîtes sont installées (a) aux frais du Gouvernement, et (b) aux frais du maître de poste ?

4. L'installation des boîtes dans tous les bureaux de poste construits depuis 1896 a-t-elle été faite aux dépens du Gouvernement ? Dans la négative, quelles sont les exceptions et quelles en sont les raisons ?

L'honorable M. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1 et 2. Dans les bureaux de poste où le directeur et le personnel reçoivent des appointements fixes, le ministère des Postes perçoit comme partie de son revenu, tout le produit de la location des boîtes. Dans d'autres bureaux de poste, le directeur reçoit 50 pour 100 du revenu de la location des boîtes. Quand le directeur du bureau de poste fait poser les boîtes à ses frais et dépens, le revenu de la location lui appartient.

3. Oui.

INSPECTION DES FUSILS.

M. WORTHINGTON demande :

1. Le major Pym est-il venu d'Angleterre à la demande du Gouvernement pour inspecter ou faire un rapport sur le fusil Ross ou toute autre arme ou partie d'arme employée par la milice canadienne ?

2. Dans l'affirmative, cette inspection a-t-elle été faite et un rapport s'en est-il suivi ?

3. Dans l'affirmative, quelle est la nature du rapport ?

5. Cet officier a-t-il été payé par le Gouvernement du Canada ? Dans l'affirmative, quelle rémunération lui a été donnée et pour quel service ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1, 2, 3 et 4. Le ministère de la Milice s'adressa, le 28 avril 1905, au War Office, pour avoir un officier qui aiderait à l'inspection des fusils Ross avant leur livraison. Le ministère reçut plusieurs mois après une réponse disant que le major Pym avait été choisi. Dans l'intervalle l'inspection a été faite par un personnel d'inspecteurs, sous la direction du lieutenant-colonel R. Cartwright, assistant-adjudant général pour la mousqueterie. Le major Pym est arrivé en Canada vers le 4 de mars et se rapporta au maître général d'ordonnance, à Ottawa. On espère qu'il entrera en fonctions immédiatement dans le personnel des inspecteurs à Québec.

5. Cet officier sera payé par le gouvernement fédéral à raison de $2,800 par an.

M. A. G. DUNCAN.

M. BOYCE demande :

1. M. A. G. Duncan, de Markville, Ile Saint-Joseph, Ontario, est-il employé par le Gouvernement ?

2. Dans l'affirmative, à quel titre ? Quand a-t-il été nommé et à quel salaire ?

3. A-t-il droit de se faire payer des honoraires en dehors de son salaire ? Dans l'affirmative, quels honoraires ? Est-il tenu d'en rendre compte ?

4. Quelles sont ses fonctions ?

5. Est-il tenu de consacrer tout son temps à son emploi ?

6. Quels montants lui ont été payés annuellement pour (a) salaire, (b) dépenses, et (c) honoraires en sus de son salaire, depuis sa nomination ?

7. Est-il tenu de faire un rapport annuel ou autrement ? Quand son dernier rapport a-t-il été reçu ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Oui.

2. Le 17 avril 1899, aux appointements de $1,200 par année.

3. Non.

4. A titre d'inspecteur des pêcheries, pour surveiller l'application des lois de pêche, dans les limites de son district.

5. Oui.

6. (a) Pour salaire—1898-1899, $200 ; 1899-1900, $1,200 ; 1900-1901 ; $1,200 ; 1901-1902, $1,200 ; 1902-1903, $1,200 ; 1903-1904, $1,200 ; 1904-1905, $1,200. (b) Pour dépenses—1898-1899, $233.13 ; 1899-1900, $776.62 ; 1900-1901, $292.73 ; 1901-1902, $406 ; 1902-1903, $496.08; 1903-1904, $377.10 ; 1904-1905, $319.86. (c) Rien.

7. Il est tenu de faire un rapport annuel, des rapports périodiques, et des rapports sur toutes les affaires qui lui sont soumises

ou qui peuvent se présenter au cours de son inspection. Le dernier rapport reçu de lui est daté du 9 février 1906.

LA CALE DU GOUVERNEMENT AU SAULT SAINTE-MARIE.

M. BOYCE demande :

Quel montant a été dépensé en 1905 et jusqu'au 28 février 1906 pour (a) construction et réparations et (b) constructions érigées à la cale du Gouvernement au Sault Sainte-Marie ?

2. Sous la surintendance de qui ces dépenses ont-elles été faites ? Quel était le salaire de cet officier ?

3. Quels batiments ont été construits, tels que entrepôts, hangars à charbon et autres semblables ?

4. Par qui les travaux ont-ils été exécutés ?

5. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux ? Sinon, pourquoi ?

6. Si ces constructions ne sont pas terminées, quel est le coût estimatif de leur achèvement ?

7. Si lesdits travaux ne sont pas faits par voie de contrats, à quelles conditions et à quels prix sont-ils faits, et quelles personnes ou maisons d'affaires fournissent les matériaux nécessaires ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Réparations, etc., $590 ; construction de bâtiments, $3,727.50.

2. James Penman, inspecteur. Salaire, $2 par jour.

3. Un bâtiment qui sert à la fois de salle d'attente, de bureau et d'entrepôt.

4. Par MM. Dunlop et Boyd.

5. Oui.

6. $4,177.50.

7. Les travaux ont été donnés à l'entreprise.

LA COMPAGNIE DES TERRES DE LA VALLEE DE LA SASKATCHEWAN.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Le Gouvernement a-t-il fait ou fait faire, en 1902, ou avant, une évaluation des terres vendues ou octroyées par la couronne en cette année, à la compagnie des Terres de la Vallée de la Saskatchewan ou ses ayants-droits ?

2. Dans l'affirmative, quand et par qui chacune desdites évaluations ont-elles été faites ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Aucune évaluation n'a été faite.

LE CHEMIN DE FER DE QU'APPELLE A LONG LAKE ET A LA SASKATCHEWAN.

M. R. L. BORDEN demande :

1. L'arrêté du conseil en date du 1er août 1902 concernant l'octroi de terres à la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle à Lac-Long et Saskatchewan a-t-il été communiqué à cette compagnie par le Gouvernement ?

2. Dans l'affirmative, à quelle date a-t-il été en premier lieu communiqué à cette compagnie?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. Le 15 août 1902.

L'HONORABLE M. A. B. AYLESWORTH.

M. BENNETT demande :

Depuis la nomination de l'honorable A. B. Aylesworth à la charge de directeur général des Postes, dans combien d'actions ou causes a-t-il agi comme conseil devant un juge nommé par le Gouvernement du Canada ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Aucun département ne possède de renseignements pouvant permettre au Gouvernement de répondre à cette question.

SERVICE MEDICAL A CANSO.

M. DANIEL demande :

1. A-t-on nommé à feu le Dr Brine un successeur pour donner des soins médicaux et des remèdes aux pêcheurs malades au port de Canso, N.-E. ?

2. Dans l'affirmative, quel est son successeur et quel salaire reçoit-il ?

3. Le Dr McGarry est-il encore officier de la quarantaine au port de Canso, N.-E. ?

4. Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-il ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Les réponses aux questions nos 1 et 2 sont fournies par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et sont :

1. Non.

2. La place a été offerte au docteur P. A. McGarry, mais il a refusé de l'accepter, au même salaire que recevait le docteur Brine, savoir, $280 par année, y compris la fourniture des remèdes.

La réponse aux questions nos 3 et 4 sont fournies par le ministère de l'Agriculture et elles sont : non.

SERVICE DE BATEAUX A VAPEUR ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET L'ANGLETERRE.

M. A. A. McLEAN demande :

1. Combien de voyages ont été faits en 1905 par les steamers subventionnés par le Gouvernement entre l'île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne ? Quels sont les noms des navires, les dates des voyages, les ports de relâche dans la Grande-Bretagne et le chiffre de la subvention payée pour ces voyages ?

2. Se propose-t-on de subventionner des steamers pour voyager sur ladite route au cours de la prochaine saison ? Dans l'affirmative, combien de voyages seront faits, à quelles dates et quels seront les ports de relâche ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (pour le ministre du Commerce) :

1 et 2. Il n'a pas été fait de voyages en 1905.

3. Un crédit est demandé dans le budget principal, pour ce service—voir l'item n° 161—mais il est encore trop tôt pour dire s'il sera expédient d'organiser ce service, ou si on pourra se procurer des navires à des prix raisonnables.

DRAGAGE DE LA RIVIERE SAINTE-MARIE.

M. BOYCE demande :

1. Quel montant a été payé par le Gouvernement en 1905 pour dragage dans la rivière Sainte-Marie (a) près du chenal et ses approches ; (b) à la cale du Gouvernement ; et (c) dans le chenal ?

2. A quelles personnes, maisons d'affaires ou corporations ces montants ont-ils été payés respectivement ?

3. Les travaux ont-ils été exécutés dans chaque cas après demandes de soumissions ? Dans la négative, en vertu de quels arrangements ?

4. Quels prix sont payés par verge à ces différents endroits, respectivement ? Quels dragueurs ont été employés ? Quels en étaient les propriétaires ?

5. A quelle profondeur la rivière a-t-elle été creusée (a) près du canal et ses approches ; (b) à la cale du Gouvernement et (c) dans le chenal ?

6. Des navigateurs se sont-ils plaints de la difficulté d'accès à la cale du Gouvernement à raison des pierres et cailloux qui se trouvent près de l'entrée du canal ? Dans l'affirmative, par qui ces plaintes ont-elles été faites ? Quand ? Et qu'a-t-il été fait à ce sujet ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1, 2, 3, 4 et 5. Rien n'a été dépensé par ce ministère pour des travaux de dragage dans la rivière Sainte-Marie, en 1905.

6. Des demandes ont été faites par le gardien du quai et par la chambre de commerce du Sault Sainte-Marie, et la question est présentement à l'étude.

SALLE D'EXERCICE A SAINT-JEAN.

M. DANIEL demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de procéder à la construction d'une nouvelle salle d'exercices militaires à Saint-Jean, N.-B., cette année ?

2. Dans l'affirmative, où sera-t-elle située ?

3. Si telle n'est pas l'intention du Gouvernement, à quelle date se propose-t-il d'exécuter ces travaux ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : La question est à l'étude.

LA COMMISSION DU TRANSPORT.

M. BENNETT demande :

Quand le rapport de la commission du transport sera-t-il imprimé et distribué ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je hâte autant que possible l'impression et la complétion de ce rapport.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

D'une copie de toutes les données thermographiques recueillies pour le Gouvernement à bord des steamers transocéaniques pendant la saison de 1905, et indiquant :

1. La situation du thermographe dans chaque cas, soit dans les compartiments frigorifiques, ou à air frais, ou ventilés, ou non ventilés, ou sur le pont ou en d'autres parties du navire exposées seulement à la température ordinaire de la mer, et dans ce dernier cas faisant connaître si lesdites parties étaient exposées aux rayons du soleil ?

2. Quel genre de produits étaient renfermés dans le compartiment ?

3. Quelle est la date des voyages, le nom du port d'expédition, le nom du navire et de la ligne de steamers ?

4. Lorsque le compartiment était ventilé, quel était le système de ventilation, la grandeur et le nombre des prises d'air ?—M. E. D. Smith.

De copies de toutes lettres et documents relatifs à l'établissement d'un service impérial de renseignements militaires.—M. Belcourt.

1. La description de toutes les terres dans le Manitoba et le Nord-Ouest ci-devant réservées pour la coupe du bois ou du foin pour lesquelles des inscriptions de homesteads ont été accordées depuis le 1er janvier 1905 ;

2. La date des décisions prises au sujet de l'ouverture de ces réserves à la colonisation ;

3. Les noms des postulants d'après l'ordre de leur demande inscrite dans les livres des diverses agences pour chaque quart de section, à laquelle l'inscription a été accordée.—M. Lake.

1. Le nombre de demandes d'inspection reçues aux diverses agences des terres dans le Manitoba et le Nord-Ouest, chaque mois des années 1904 et 1905 de propriétaires de homesteads désirant obtenir leurs titres ;

2. Le nombre d'inspections faites chaque mois ;

3. Le nombre de demandes d'inspection dans les cartons de chaque agence au 1er janvier 1906.—M Lake

Etat indiquant toutes les évaluations des terres vendues ou concédées en 1902 à la compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, faites antérieurement à cette année.—M. Borden

Copie du contrat intervenu entre le Gouvernement et la compagnie houillère du Canada, et des plans et devis concernant l'amélioration du havre de Glace-Bay pour des fins publiques, de toute lettre, dépêche, de toutes notes et observations venant de délégués, membres du Parlement ou autres personnes à ce sujet. Aussi, copie de tous comptes fournis au Gouvernement relativement à des dépenses faites pour le dit havre par la dite compagnie.—M. Martin (Queen.)

Etat indiquant combien de chevaux ont été traités pour la gourme par le procédé Mallein dans le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan, respectivement, par des fonctionnaires du Gouvernement ; quels étaient les propriétaires des chevaux ; quel était le nom du fonctionnaire et la date de la demande dans chaque cas ; quand les chevaux ont été abattus dans chaque cas ; quand les propriétaires ont été indemnisés dans chaque cas ; quel montant les propriétaires ont reçu respectivement, et quelle était l'évaluation dans chaque cas ; quelles étaient les variations de la température dans chaque cas, avec indication du degré le plus haut et le plus bas ; combien de cas ont été mis en quarantaine, quels étaient les propriétaires et quelle a été la durée de la quarantaine ; sur combien d'animaux on a fait de nouvelles expériences et avec quel résultat ; si quelques-uns de ces derniers ont été abattus par suite ; dans l'affirmative,

quelle indemnité a été payée ; quels étaient les propriétaires, et quel montant a été payé à chacun ; dans le cas où les chevaux ont été abattus après expériences faites, si on en a fait un examen pour connaître les résultats ; dans l'affirmative, quel a été le résultat dans chaque cas, et quels étaient les propriétaires ; si le Gouvernement se propose de changer de méthode au sujet de cette épizootie; dans l'affirmative, quelles nouvelles mesures seront adoptées.—M. Staples.

Etat indiquant combien de naufrages de navires anglais ou étrangers sont survenus sur la côte du Pacifique dans les eaux canadiennes depuis 1900 jusqu'à ce jour ; le nombre de pertes de vie dans chaque cas ; le chiffre total des pertes en navires et cargaisons ; si le Gouvernement a fait quelque enquête spéciale sur la cause de ces naufrages ; dans l'affirmative, à quoi sont attribués ces naufrages ; dans les rapports d'enquêtes, s'il a été fait mention de l'inspection des navires et de leurs machines par des inspecteurs de la Colombie-Anglaise ; le port d'inscription de chaque navire naufragé; l'âge de chaque navire.—M. R. Smith.

## MOTION RELATIVE A LA COMPAGNIE DU PONT ET DU CHEMIN DE FER DE QUEBEC.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande le dépôt des documents suivants :

1. Une copie du dernier état financier et du bilan de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec ;
2. Une liste des directeurs de la compagnie et de ses principaux officiers ;
3. Un état des obligations de la compagnie qui ont été garanties par le Gouvernement et qui ont été négociées ou déposées à titre de nantissement ;
4. Un état de tous deniers payés par le Gouvernement à compte du capital ou de l'intérêt.

Par cette motion, je demande des renseignements que la Chambre devrait avoir en sa possession. L'article 3 de la loi par laquelle nous nous sommes engagés à garantir pour plus de $6,000,000 d'obligations à être émises pour la construction du pont de Québec, porte que le Gouvernement pourra, à toute époque, faire examiner les livres de la compagnie par tout fonctionnaire qu'il nommera à cette fin. Le Gouvernement est donc en mesure de recueillir en tout temps les renseignements que je demande par ma motion. Eu égard à la construction du chemin de fer transcontinental, et étant donné que le pont de Québec n'est pas encore terminé et que l'Etat garantit le paiement d'une somme très considérable, il me paraît urgent qu'on nous fournisse les renseignements demandés.

Avant que la motion soit mise aux voix, je demanderai qu'il me soit permis de la modifier en ajoutant après les mots "principaux officiers" les mots "et de ses actionnaires ainsi que le nombre d'actions détenues par chacun d'eux."

(L'amendement est adopté.)

La motion, ainsi modifiée, est adoptée.

## MOTION RELATIVE AUX VOLONTAIRES DU SUD-AFRICAIN.

M. ANDREW BRODER (Dundas) propose une motion ainsi conçue :

Cette Chambre apprendrait avec plaisir que les volontaires canadiens qui ont fait la campagne sud-africaine et sont devenus infirmes pour la vie par suite de maladies contractées ou de blessures reçues au service, seront récompensés par leur pays qui fait partie de l'empire pour lequel ils se sont sacrifiés de leur plein gré.

Monsieur l'Orateur, au cours des trois dernières sessions, j'ai signalé à trois reprises différentes cette question à l'attention de la Chambre ; je la ramène encore une fois sur le tapis avec la conviction qu'elle aurait dû fixer avant ce jour l'attention du Gouvernement. Lorsqu'elle fut soulevée pour la première fois en cette enceinte parlementaire, le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) donnèrent à entendre que le Gouvernement daignerait au moins la mettre à l'étude. A la session suivante, elle revint sur le tapis, et, pour fortifier l'impression qu'ils avaient déjà créée, le premier ministre et le ministre de la Milice se montrèrent disposés à la soumettre à une étude approfondie.

Inutile de faire observer que le pays tout entier compte que la Chambre, que le Gouvernement feront droit aux réclamations des soldats dont la vaillance a plus que toute autre chose peut-être contribué à signaler notre pays à l'attention de l'univers. En donnant au monde la preuve que les Canadiens sont prêts à s'imposer des sacrifices, et, le cas échéant, à verser leur sang pour la défense de l'empire, ces braves ont rendu à la grande nation canadienne un service signalé. Malheureusement, malgré toute la gloire qu'ils ont fait rejaillir sur notre pays, le Gouvernement n'a encore fait droit en aucune façon aux réclamations de ceux que la défense de l'empire a rendus invalides.

Il n'y a guère lieu de faire ici l'éloge de ceux dont les réclamations sont visées par ma résolution. Dans la division que je représente ce cas me revient peut-être à la mémoire parce qu'il m'est plus familier que tout autre—se trouve un jeune homme intelligent, d'un rare mérite, et qui, rempli d'une noble ambition secondée de la plus grande énergie, avait résolu de faire sa trouée dans le monde : j'ai nommé le cavalier Mulloy. Ce jeune homme crut devoir se joindre aux volantaires sud-africains, il fit la campagne et y perdit la vue. Le gouvernement britannique lui sert aujourd'hui une pension de 60 cents par jour. Au cours du débat de l'année dernière, j'ai dit, si je m'en souviens bien, que cette pension se chiffrait à 65 cents par jour, mais je me suis convaincu depuis de mon erreur. Certains pensent, il en est même qui ont déclaré que c'est aux autorités impériales qu'il appartient de récompenser ces soldats que l'on peut à bon

droit considérer comme des défenseurs de l'empire. En étudiant un peu le fond de la question, on constate que le gouvernement canadien a déjà reconnu avoir quelque obligation envers ces volontaires, puisque dans tous les cas où il lui fut démontré que leur paye était inférieure à celle des volontaires de la milice canadienne, il s'est empressé de combler cet écart. Ce principe étant admis, je ne conçois pas que nous, en tant que citoyens de l'empire, nous puissions hésiter un seul instant à nous en prévaloir pour prendre l'atitude que le devoir nous dicte d'une manière si évidente.

Il est assez étrange de constater que de tous les pays de l'univers le Canada soit peut-être le plus lent à reconnaître le bien fondé des réclamations de ceux de ses fils qui se sont vus réduits à l'état d'invalides pour avoir volé au secours de leur patrie. Il n'entre pas dans ma pensée d'inviter la Chambre à faire l'aumône à ce jeune homme ; c'est plutôt à son sentiment du devoir que je fais appel pour qu'elle accorde à ces volontaires ce qu'ils ont droit d'attendre de leurs compatriotes.

Ce n'est pas pour le distinguer des autres que j'ai signalé tout particulièrement le cas du cavalier Mulloy, c'est plutôt parce que je connais intimement ce jeune homme qui a grandi tout près de chez moi, et que je le sais à tous égards digne d'intérêt. Toutes les parties du pays ont fourni des volontaires tout aussi méritants que lui ; en effet, il n'est pas une seule province qui n'ait participé à l'honneur d'envoyer un certain nombre de ses enfants combattre à l'ombre du drapeau britannique en Afrique australe. Puisqu'il en est ainsi, le Gouvernement ne devrait pas hésiter un seul instant à faire droit à ces intéressants volontaires.

J'ai suggéré une comparaison avec d'autres pays. Mon désir n'est pas que nous imitions les Etats-Unis en ce qui concerne les pensions. Néanmoins, la manière d'agir des Américains comporte une leçon pour nous. Chez nos voisins, l'Etat ne néglige aucun de ceux qui ont porté les armes pour défendre le pays ; il n'est pas jusqu'à ceux qui ont eu le malheur de se faire estropier ou blesser au service de l'Etat, après avoir fait partie de l'armée de 1861 à 1865, qui ont bénéficié des dispositions de la loi des pensions des Etats-Unis. A l'heure actuelle, les pensionnés américains sont tout aussi nombreux qu'ils étaient deux ans après la clôture des hostilités. Je ne prétends pas que nous dussions aller aussi loin que cela ; ce que je crois, ce dont je désire convaincre le Gouvernement, c'est que le pays devrait récompenser d'une manière pratique et convenable les volontaires qui ont conquis au Canada de nouveaux titres de gloire sur les champs de bataille de l'empire. Nous avons l'avantage de jouir dans le calme de la vie du foyer des avantages que ces braves nous ont procurés en payant de leur personne, et nous les laissons vivre et mourir comme ils peuvent, sans nous soucier de leur faire donner la récompense que le pays leur doit. Il est grand temps que l'on prenne une décision en cette matière.

Je suis persuadé que la cause de ces volontaires a toutes les sympathies de la Chambre, et que le Gouvernement jugera à propos, de leur rendre justice sans plus tarder, car leurs droits ont déjà été trop longtemps méconnus. Il est grand temps aussi que la Chambre exprime son opinion sur ce sujet ; c'est pourquoi j'ai le plaisir de proposer le projet de résolution qu'appuie mon honorable ami de Dorchester (M. Morin).

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Je suis sûr que la Chambre approuvera tout ce que mon honorable ami (M. Broder) vient de dire des heureux résultats qui découlent, tant pour le Canada que pour l'empire en général, des services rendus au cours de la guerre sud-africaine par nos volontaires dont il a fait l'éloge avec beaucoup d'éloquence et d'à-propos. Cette question ne saurait susciter de différence de sentiment tant qu'on n'en étudie que le côté purement platonique, mais elle offre un aspect pratique qu'il importe de ne pas perdre de vue. L'an dernier, lorsque mon honorable ami la signala à l'attention de la Chambre, je lui fis observer que les volontaires du Sud-Africain étaient partis au même titre que les soldats britanniques, qu'ils avaient pris un engagement nettement défini avec le gouvernement britannique quant à la manière dont ils devraient être traités, c'est-à-dire qu'ils devraient être aussi bien traités sous tous rapports que les volontaires de la Grande-Bretagne même. Le gouvernement du Canada accepta ces conditions au nom des volontaires. Nous avons le droit incontestable d'exiger qu'ils s'en tiennent à ces conditions. J'ajouterai aussi qu'à la suite de l'invasion fénienne, du soulèvement du Nord-Ouest et d'autres troubles survenus en territoire canadien, quantité de fils du Canada étaient revenus du service couverts de blessures et qu'un certain nombre d'entre eux avaient été réduits à l'état d'invalides.

Je fis remarquer que ces soldats avaient été mis à leur pension et que cette pension était payée par le Gouvernement canadien. Je lui dis que l'avais examiné soigneusement la liste des pensions, et le chiffre de celles qui étaient payées pour certaines infirmités par le ministère de la guerre en Angleterre et les pensions servies par le Gouvernement canadien dans les cas d'invalidité semblables, et je n'ai pas trouvé de différence. Mais je suis allé plus loin que cela, et j'ai dit que s'il y avait, pour ceux qui ont été blessés en Afrique du Sud, quand bien même un contrat serait intervenu, une différence sérieuse entre l'indemnité payée par le gouvernement anglais pour ces services sous forme de pension, et la somme payée à nos volontaires au service en Canada, peut-être

augmenterions-nous cette indemnité, tout comme nous l'avons fait au sujet de la paye, ainsi que l'honorable député l'a dit avec vérité. J'ai examiné la liste sérieusement et il m'est impossible d'y trouver aucune différence sensible entre les deux taux de paye.

M. BRODER : On a accordé une reconnaissance spéciale dans certains cas comme celui du capitaine Peters qui a reçu mille piastres par année.

Sir FREDERIC BORDEN : J'ai examiné cette question et j'y ai trouvé une réponse satisfaisante, mais comme je n'ai pas le document devant moi dans le moment je ne suis pas en mesure de préciser davantage. Je puis dire cependant que c'était un officier de haut rang auquel on a accordé ce traitement spécial et non pas un simple soldat. Or, il me semble que la question de cette Chambre doit examiner et celle de savoir si nous devons nous départir de la règle que nous avons posée que nos volontaires doivent servir à la défense du sol canadien et maintenir l'autorité du pays dans les limites du Canada, en d'autres mots si nous devons traiter ceux qui ont servi dans l'Afrique du Sud d'une manière différente de ceux qui ont servi dans le Canada. Je ne sache pas que l'on se soit plaint aucune part du traitement accordé aux volontaires qui ont servi dans le Canada, et je ne crois pas que mon honorable ami ait fait aucune plainte à ce sujet.

Nous ne devons certainement pas demander au Parlement de traiter les volontaires qui ont servi dans l'Afrique du Sud mieux que nous traitons ceux qui ont servi à la défense même de notre pays. Dans ces circonstances, je crois devoir demander à mon honorable ami de retirer sa motion, maintenant qu'il a eu l'occasion d'exposer ses vues de nouveau devant cette Chambre, ainsi qu'il les avait exposées en plusieurs occasions. Il a fait une remarque sur laquelle je m'accorde entièrement avec lui. Il a dit que pas un pays au monde n'avait été aussi lent que le Canada à reconnaître les services que nos volontaires avaient rendus, lors, je présume que c'est de cela qu'il voulait parler, des incursions féniennes et de l'insurrection du Nord-Ouest. Je suis entièrement de l'avis de mon honorable ami, du moins au sujet des incursions féniennes, et c'est le Gouvernement actuel qui a dû s'occuper de cette affaire peu de temps après son arrivée au pouvoir. J'ai été extrêmement heureux de pouvoir saisir avec empressement l'occasion de soumettre la question à l'attention des autorités impériales et d'obtenir comme résultat la distribution de médailles commémoratives des incursions féniennes. Nous avions dans ce pays des hommes qui avaient servi plusieurs années comme volontaires. J'ai eu l'honneur d'appeler l'attention des autorités militaires impériales sur ce fait et nous avons maintenant la satisfaction de savoir que l'on a accordé une décoration pour " long service " à ceux qui avaient servi comme simples soldats ou à titre d'officiers ; j'ai aussi la satisfaction de savoir que des centaines, sinon des milliers de nos volontaires canadiens portent maintenant ces médailles et ces décorations, de sorte que nous sommes venus en dernier ressort au sentiment de notre devoir dans cette question. Je n'ai rien à ajouter, monsieur l'Orateur, à ce que j'ai dit. Je ne crois pas que nous soyons prêts dans le moment à admettre qu'il est de notre devoir de traiter ceux qui ont servi l'empire dans l'Afrique du Sud d'une façon différente que nous avons traité ceux qui ont servi l'empire sur le sol canadien.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): Avant que la Chambre statue sur la motion, je désire déclarer que les termes de la résolution me semblent de nature à recevoir l'approbation de tous les membres de cette Chambre; leur application est peut-être une chose différente. La résolution se lit comme suit:

> Cette Chambre apprendrait avec plaisir que les volontaires canadiens qui ont fait la campagne sud-africaine et sont devenus infirmes pour la vie par suite de maladies contractées ou de blessures reçues au service, seront récompensés par leur pays qui fait partie de l'empire pour lequel ils se sont sacrifiés de leur plein gré.

Je ne voudrais pas supposer que le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) désapprouve quelque chose à cette résolution. Quant à sa mise en pratique, et c'est à ce côté de la question qu'il a consacré la plus grande partie de son discours, je crois que l'on pourrait justement considérer que les volontaires canadiens qui sont allés en Afrique étaient dans plusieurs cas dans une condition différente des simples soldats de l'armée anglaise. C'était pour la plupart des jeunes gens étudiant dans les collèges, les universités, et les bureaux d'avocats dans lesquels ils se préparaient pour entrer dans les professions; c'était généralement des jeunes gens appartenant à une classe sociale élevée qui sacrifiaient leur avenir dans le but d'aller combattre pour l'empire dans l'Afrique du sud, et je ne crois pas que le ministre de la Milice ait traité la question comme elle le méritait en l'écartant d'un seul mot comme il l'a fait lorsqu'il a dit que ces volontaires avaient reçu les mêmes pensions que les simples soldats de l'armée anglaise avaient reçue pour invalidité complète. Je m'attendais que le Gouvernement aurait trouvé moyen de considérer la question à un point de vue plus large et plus généreux. Le cas particulier dont a parlé celui qui a proposé la résolution en est certainement un qui aura beaucoup de force auprès de chacun de nous. Un jeune homme de grand talent, qui probablement se serait distingué dans une profession libérale ou dans la vie publique, est allé dans l'Afrique du sud, y a perdu l'usage de ses deux yeux, et se trouve virtuellement ré-

duit à l'invalidité complète. La motion que l'honorable député (M. Broder) propose aujourd'hui est, dans une grande mesure, un appel à cette Chambre en faveur de ce jeune homme. Le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) n'a certainement pas assez considéré le côté sentimental de la question dans le discours qu'il a fait, et je répète que le Gouvernement devrait en tenir un plus grand compte.

(La motion de M. Broder mise aux voix, est rejetée par 97 contre 59.)

Ont voté pour :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lefurgey, |
| Ames, | Lewis, |
| Armstrong, | Macdonell, |
| Barker, | Maclean (York, S.), |
| Barr, | McCarthy (Calgary), |
| Bennett, | McLean (Queen, (I.P.-E.), |
| Bergeron, | Martin (Queen's, I.P.-E.), |
| Blain, | Monk, |
| Borden (Carleton), | Morin, |
| Boyce, | Northrup, |
| Brabazon, | Osler, |
| Broder, | Paquet, |
| Chisholm (Huron), | Pringle, |
| Christie, | Reid (Grenville), |
| Clements, | Roche (Marquette), |
| Cochrane, | Schaffner, |
| Cockshutt, | Smith (Wentworth), |
| Crocket, | Sproule, |
| Daniel, | Staples, |
| Elson, | Stockton, |
| Foster, | Taylor, |
| Ganong, | Walsh, |
| Gunn, | Ward, |
| Haggart, | Wilmot, |
| Henderson, | Wilson (Lennox-et-Addington) |
| Herron, | Worthington et |
| Ingram, | Wright (Muskoka)—59. |
| Jackson (Engin), | |
| Kemp, | |
| Lake, | |

Ont voté contre :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lanctot, |
| Archambault, | Lapointe, |
| Aylesworth, | Laurence, |
| Beauparlant, | Laurier (Sir Wilfrid), |
| Béland, | Loggie, |
| Belcourt, | Lovell, |
| Borden (Sir Frederick), | Macdonald, |
| Bourassa, | Macpherson, |
| Brown, | McCarthy (Simcoe), |
| Bureau, | McColl, |
| Calvert, | McCool, |
| Campbell, | McCraney, |
| Carney, | McIntyre, |
| Carrier, | McLennan, |
| Carvell, | Marcile (Bagot), |
| Copp, | Marcil (Bonaventure), |
| Costigan, | Martin (Wellington), |
| Crawford, | Mayrand, |
| Cyr, | Meigs, |
| Delisle, | Oliver, |
| Demers, | Pardee, |
| Derbyshire, | Parmelee, |
| Desjardins, | Paterson |
| Devlin, | Parent, |
| Dubeau, | Piché, |
| Dugas, | Pickup, |
| Dyment, | Proulx, |
| Finlay, | Ratz, |
| Finlayson, | Reid (Ristigouche), |
| Fitzpatrick, | Rivet, |
| Fortier, | Ross (Rimouski), |
| Galliher, | Rousseau, |
| Gauvreau, | Savoie, |
| German, | Schell (Glengarry), |
| Girard, | Sinclair, |
| Gladu, | Sloan, |
| Grant, | Smith (Nanaïmo), |
| Greenway, | Smith (Oxford), |
| Harty, | Stewart, |
| Hunt, | Telford, |
| Hyman, | Templeman, |
| Jackson (Selkirk), | Tobin, |
| Johnston, | Turgeon, |
| Kennedy, | Turiff, |
| Knowles, | Watson, |
| Lachance, | Zimmerman.—97. |

Ont pairé :

| Ministériels : | Oppositionnistes : |
|---|---|
| MM. | MM. |
| Brodeur, | Lennox, |
| Caldwell, | Clare, |
| Emmerson, | Avery, |
| Ethier, | Leonard, |
| Fielding, | McLaren, |
| Geoffrion, | Perley, |
| Guthrie, | Fowler, |
| Hall, | Hughes (Victoria), |
| McKenzie, | Porter, |
| Miller, | Bland, |
| Sifton, | Bristol, |
| Talbot, | Seagram, |
| Lemieux, | Tisdale, |
| Fisher, | White (l'hon. M.). |

M. CALVERT : L'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier) n'a pas pris part au vote.

M. ETHIER : J'ai pairé avec l'honorable député de Laval (M. Léonard). Si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

## MOTION RELATIVE A LA COMMISSION PEAGERE DE MONTREAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande le dépôt d'un état indiquant :

1. Le montant dû actuellement au gouvernement fédéral par la commission des chemins à barrières de Montréal (a) à compte du capital, (b) pour arrérages d'intérêts.

2. Les montants perçus à chaque barrière appartenant à la dite commission pendant l'année légale 1905.

3. Les montants dépensés sur chaque section ou division de chemin dépendant de ladite commission pendant ladite année 1905, et les marchés passés pendant l'année, ainsi que le nom de l'entrepreneur, la date et le montant de chaque entreprise, le prix de la pierre fournie et, dans chaque cas, si des avis d'adjudication de ces entreprises ont été donnés par voie des journaux.

4. Les montants dépensés pendant ladite année à chaque barrière pour salaire des gardiens de jour et de nuit, et toutes autres dépenses faites à chaque barrière.

5. La dette actuelle détaillée de ladite commission en outre des obligations dues au gouvernement du Canada.

6. Les sommes, en détail, payées pendant l'année, outre celles affectées au paiement des salaires, des frais d'entretien des chemins et du loyer.

Mon but en déposant cette motion est de me renseigner exactement quant à l'état financier de la commission des chemins à barrières de Montréal. J'ai présenté une motion semblable à presque toutes les sessions depuis 1896, et j'ai en mainte circonstance insisté auprès du Gouvernement sur la nécessité de nommer un enquêteur qui serait chargé de s'enquérir des affaires de cette commission et de suggérer quelque moyen de rendre moins onéreux ce système de barrières qui emprisonne la ville de Montréal. Notre regretté collègue, M. Préfontaine, qui était au courant des circonstances, reconnut peu de temps avant sa mort la nécessité d'une enquête sur les affaires de la commission des chemins à barrières de Montréal et il désirait même que l'enquête couvrît également les barrières de péage dans le voisinage de Québec. Le très honorable premier ministre le sait, j'ai suggéré le nom de M. Kent qui fait actuellement partie de la commission des assurances ; je l'ai proposé comme étant celui d'un homme au courant de la situation dans le voisinage de Montréal et très à même de la tirer au clair. J'ai aussi suggéré le nom de M. Alexandre Desmarteau, qui a paru être agréable à M. Préfontaine; j'ai enfin suggéré le nom de M. Trenholm, qui est un des membres de la commission. Le très honorable premier ministre ne l'ignore pas, la commission des chemins à barrières doit au Gouvernement une somme garantie par des obligations qui, avec les intérêts accumulés, s'élève à $250,000, et il n'est guère possible d'espérer que le Trésor public recouvre jamais le capital non plus que les intérêts de cette dette. Je le répète, il est à propos que le Gouvernement s'enquière de cette question et fasse une enquête en vue de faire disparaître cet ancien abus ; ce système démodé des barrières dont Montréal est entouré devrait être aboli. Je propose, avec l'appui de M. Blain, que cette motion soit adoptée.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : J'approuve cette proposition. Jusqu'à ces dernières années la ville de Toronto était entourée de barrières ; elles étaient un grand obstacle au développement de la ville ; mais d'une manière ou d'une autre la ville a réussi à les faire disparaître. J'espère que la ville de Montréal réussira à faire abolir ces barrières et qu'elle donnera aux autres villes canadiennes le bon exemple en s'abstenant de créer des privilèges exclusifs permanents dans son territoire.

(La motion est adoptée.)

## 2e LECTURE DU BILL N° 2 MODIFIANT LA LOI DE 1900 SUR LES ELECTIONS FEDERALES.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) propose la 2e lecture de la proposition de loi (bill n° 2) tendant à modifier de nouveau la loi de 1900 sur les élections fédérales.

Monsieur l'Orateur, lors de la 1re lecture du présent bill j'en donnai brièvement l'explication. S'il est maintenant adopté en 2e lecture, je proposerai que le bill soit renvoyé au comité spécial permanent nommé sur la proposition du ministre de la Justice.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

M. R. L. BORDEN propose :

Que ledit bill soit renvoyé au comité spécial de sept membres nommé le 16 du courant pour s'enquérir du fonctionnement des actes relatifs à l'élection des membres de cette Chambre, et que ledit comité soit autorisé à examiner ledit bill et à en faire rapport.

(La motion est adoptée.)

## 2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. R. L. BORDEN demande la 2e lecture de la proposition de loi (bill n° 3) tendant à modifier de nouveau l'acte relatif à la Chambre des communes.

Monsieur l'Orateur, les observations que je viens de faire au sujet de la proposition précédente (bill n° 2) sont également applicables à celle-ci.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

Sur motion de M. Borden ladite proposition de loi est renvoyée au comité spécial avec les mêmes instructions que pour la proposition précédente (bill n° 2.)

## 2e LECTURE DU BILL PORTANT MODIFICATION DU CODE CRIMINEL.

M. R. L. BORDEN demande la deuxième lecture de la proposition de loi (bill n° 4) tendant à modifier de nouveau le code criminel de 1892.

Monsieur l'Orateur, comme je n'ai parlé que très brièvement de ce bill lors de son dépôt, j'aimerais à faire quelques observations à son sujet aujourd'hui. Il a pour but d'édicter en premier lieu que

Les membres du conseil des commissaires des chemins de fer en Canada sont compris au nombre des personnes occupant une charge judiciaire aux termes de l'article qui précède immédiatement celui-ci.

L'article précédent du code criminel a trait aux juges des cours et aux membres du Parlement, et il sera peut-être à propos que j'en lise le texte à la Chambre, afin que les honorables députés puissent se rendre compte de ce que nous voulons faire. L'article 131 du code criminel est rédigé en ces termes :

Est coupable d'un acte criminel et passible de quatorze ans d'emprisonnement, celui qui,—

(a) occupant une charge judiciaire ou étant membre du parlement ou d'une législature, vénalement accepte ou obtient, ou convient d'accepter, ou cherche à obtenir pour lui-même ou pour un autre, quelque argent ou valeur pécu-

niaire, charge, place ou emploi quelconque, en considération de quelque chose déjà faite ou omise, ou à faire ou omettre ensuite par lui dans l'exercice de ses fonctions judiciaires ou en sa qualité de membre ; ou

(b) Donne ou offre à une telle personne, en vue de la corrompre, ou à quelque autre personne, quelque présent ou appât comme susdit, enconsidération d'une pareille conduite.

Il est désirable, à mon avis, que les membres du conseil des chemins de fer qui remplissent une fonction judiciaire aussi bien qu'administrative, soient compris dans les termes de cet article. Il se peut que cette disposition se trouve déjà dans l'amendement aux statuts qu'on doit nous soumettre.

M. FITZPATRICK: Cette disposition me paraît très acceptable.

M. R. L. BORDEN : L'article suivant du bill que je présente comporte une modification de l'article 131-B. du code criminel. L'article est très long et je ne le lirai pas à la Chambre. Je crois que les honorables députés l'ont examiné, et nous aurons occasion plus tard de le discuter. L'article 131 du code criminel, qui couvre à peu près le même sujet, se boren à ranger parmi les délits justiciables du jury le fait de donner ou d'accepter un pot-de-vin. Le mal,—si c'en est un,—au sujet duquel je voudrais qu'on légifère est d'une nature quelque peu différente. Mon projet de loi diffère de celui du ministre de la Justice à cet égard. Nous nous sommes placés l'un et l'autre à un point de vue différent. Je reconnais que certaines des dispositions que le ministre de la Justice voudrait faire adopter sont excellentes, et nos deux mesures pourraient être considérées comme supplémentaires l'une de l'autre ; et il se peut que ce soit la conclusion à laquelle le comité en arrive. Je voudrais qu'on déclarât coupable d'un acte criminel tout membre du Parlement, qu'il soit avocat ou non, qui accepte quelque argent, compensation ou équivalent quelconque pour les services qu'il peut rendre en matière de législation devant un comité parlementaire ou devant la Chambre même. Les dispositions du bill ont cet objet en vue. Qu'on me permette de signaler à la Chambre la source à laquelle je m'inspire et ce qu'on a fait en Angleterre et aux Etats-Unis dans le même sens. Les règles de la Chambre, à ma connaissance, ne renferment qu'une disposition sur ce point. La voici :

L'offre d'une rémunération pécuniaire ou autre faite à un membre de cette Chambre dans le but de faciliter l'adoption d'une mesure quelconque relevant de la législature est un acte autrement criminel et délictueux et qui tend au renversement de la Constitution.

Je ne crois pas que ce règlement, dont j'indiquerai la provenance dans un instant, réponde à la fin que j'ai en vue. On n'a pas considéré qu'il en fût ainsi dans la Chambre des communes d'Angleterre, où eut lieu, en 1858, une très intéressante discussion sur cette question. Le règlement que je viens de lire et que j'extrais de notre propre manuel, fut adopté par la Chambre des communes d'Angleterre dès l'année 1695. On ne le regardait pas comme suffisant là-bas, et en l'année 1858 le vicomte Hotham proposa à la Chambre des communes d'adopter un nouveau règlement sur ces questions. J'ai ici le compte rendu de la discussion qui s'ensuivit ; on le trouve aux pages 176 et suivantes du "Hansard" anglais, 3me série, volume 151. On pria le vicomte Hotham de retirer sa motion. Bien des raisons furent invoquées à son encontre. Il refusa de le faire, et à la fin sa motion fut adoptée par 210 voix contre 27. La motion du vicomte Hotham que l'on trouve à la page 184 du volume ci-dessus mentionné, est conçue en ces termes :

Il est contraire à l'usage et dérogatoire à la dignité de cette Chambre qu'aucun de ses membres y présente une proposition ou favorise l'adoption d'une proposition ou s'efforce de faire adopter une proposition au sujet de laquelle ses services ont pu être retenus, ou dans laquelle il puisse avoir un intérêt particulier, ou en considération d'aucune somme d'argent ou récompense.

La motion visait évidemment une pratique qui paraît avoir eu cours antérieurement à cette date dans la Chambre des communes d'Angleterre : la pratique des membres du barreau de recevoir des récompenses, d'accepter des honoraires relativement à des mesures législatives présentées à la Chambre des communes ou devant des comités de cette Chambre. Le débat qui eut lieu au sujet de cette motion est, comme je l'ai dit, d'un grand intérêt. Toutefois, je ne crois pas qu'il soit à propos d'en donner lecture à la Chambre. Les députés qui peuvent s'intéresser à la question, et surtout les membres du comité qui l'auront à l'étude, pourront s'ils le désirent se reporter à ce débat, et je pense qu'ils retireront de cette lecture d'utiles indications. Des discussions de même nature dont je ne fatiguerai pas la Chambre se sont produites à la Chambre des communes d'Angleterre à diverses reprises entre 1858 et 1899. En 1899, sir Robert Finlay, alors avocat général, en réponse à une question posée par un membre de la Chambre, déclara que si un avocat, après avoir été élu député, continuait à s'occuper de faire voter des propositions par le Parlement, il en pourrait résulter une difficulté de pratique parlementaire que la Chambre serait appelée à décider. La question et la réponse se trouvent consignées dans le "Hansard" anglais, 4e série, volume 76, page 264.

Je me suis donné la peine de faire des recherches minutieuses et approfondies au sujet de la manière d'agir en pareille occurrence des avocats et praticiens dans la Chambre des communes, en Angleterre. Partout où je me suis adressé j'ai reçu la même réponse que voici : aux Communes anglaises nul avocat ou procureur ne son-

gerait un instant, après son élection, à exercer sa profession relativement à une affaire dont la Chambre serait saisie. De plus, on pousse le scrupule encore plus loin. Les avocats qui sont membres de la Chambre des communes d'Angleterre et qui y ont pris part à la discussion des questions mises sur le tapis se gardent bien dans la suite d'accepter des honoraires pour plaider devant les tribunaux des questions que les Communes ont discutées; c'est la réciproque. En ce qui concerne la Chambre, la première partie de la règle est, naturellement, la plus importante que le Parlement ait à examiner. M. Mundella, dont la "Review", d'Edimbourg, numéro du mois d'avril, 1901, commenta à fond la décision, se démit de ses fonctions de président de la chambre de commerce parce qu'un juge avait déclaré qu'étant l'un des directeurs d'une société de crédit de la Nouvelle-Zélande, il devait être publiquement interrogé par l'un de ses subordonnés. En annonçant sa démission, il disait :

Il me semble que le public peut exiger qu'on lui donne l'assurance qu'il n'y a pas l'ombre d'un conflit entre l'intérêt personnel et l'intérêt public.

Aux Etats-Unis, cette question a été traitée à fond. Je ne lirai pas tous les textes de loi mais je renverrai mon honorable ami, le ministre de la Justice, et les membres du comité au "Constitutional Manual and Digest of Cases", publié en 1890. Le comité trouvera réunis dans ce volumes, aux pages 436, 437 et 438, les différents articles des statuts refondus des Etats-Unis ayant trait à la question que je signale présentement à l'attention de la Chambre. Il serait inutile de lire ces dispositions de la loi ; qu'il me suffise de dire que tout ce que contient le présent bill se trouve actuellement et depuis plusieurs années dans la loi statutaire des Etats-Unis. Si les membres du comité ont la complaisance d'examiner les statuts qui sont reproduits dans ces pages, ils seront amplement justifiés, en tant que les lois américaines peuvent les justifier, d'inscrire les mêmes dispositions dans nos statuts. Aux Etats-Unis, des sénateurs et des membres du Congrès ont été accusés devant les tribunaux d'avoir enfreint les prescriptions d ela loi que j'ai mentionnée. Depuis un an et demi, au moins trois poursuites semblables ont été intentées. Je n'en citerai qu'une, l'accusation portée contre John L. Mitchell, le doyen des sénateurs américains de l'Orégon. Cette poursuite a éveillé l'attention du public, non seulement aux Etats-Unis, mais ailleurs. Je cite le "Times" de Londres, édition du 5 juillet 1905 :

New-York, 4 juillet.—Après un procès qui a duré une quinzaine, le sénateur américain John-L. Mitchell, doyen des sénateurs de l'Orégon, a été reconnu coupable, à Portland (Orégon), aujourd'hui, d'avoir accepté des honoraires pour ses services professionnels dans différents bureaux du gouvernement fédéral. La peine attachée à ce crédit est un emprisonnement de deux ans au plus et une amende de dix mille dollars ou moins. M. Mitchell était accusé de crimes plus graves, y compris celui d'avoir conspiré félonieusement pour dépouiller l'Etat de terres publiques au moyen d'affidavit faux et contrefaits et de prête-noms. M. Mitchell est si populaire dans l'Orégon qu'on se croyait certain qu'il serait acquitté ou que le jury ne serait pas d'accord. Toutefois, la preuve était trop forte et on se demande comment le jury aurait pu rendre un autre verdict. Au nombre des témoins se trouvait l'associé de M. Mitchell qui jurait que M. Mitchell et lui avaient modifié les stipulations de leur contrat de société, lorsque le danger d'une poursuite devint imminent, de manière à déclarer que M. Mitchell ne toucherait pas d'honoraires pour les causes plaidées dans les cours de justice fédérale. M. Mitchell est le deuxième sénateur reconnu coupable d'un délit dans l'espace de quelques mois. Le fait que pas un seul journal du soir, ici, ne considère qu'un verdict de culpabilité contre un membre du Sénat constitue une nouvelle assez intéressante pour avoir les honneurs de la première page, est peut-être le meilleur indice possible de ce qu'est le sentiment populaire relativement à l'abus des charges publiques. Il y a lieu d'ajouter que, aujourd'hui étant la fête de la déclaration de l'indépendance, le "Evening Post" ne paraît pas.

J'ai déjà fait allusion au projet de loi déposé par l'honorable ministre de la Justice et j'ai déclaré qu'on pouvait le considérer comme le complément du bill que je présente. Tous les deux, je crois, seront renvoyés devant un comité.

S'il m'était permis de dire un mot de la coutume qui permet aux membres du barreau d'exercer leur profession dans cette Chambre pendant qu'ils sont députés, je déclarerais que j'approuve entièrement les dispositions du projet de loi déposé par l'honorable ministre de la Justice. Il ne convient pas que les avocats exercent leur profession devant les comités de cette Chambre dans l'attente d'une récompense. Il ne convient pas qu'il acceptent des honoraires pour faire franchir aux bills leurs différentes étapes dans cette Chambre et au Sénat. Permettez-moi d'expliquer ma pensée à l'aide d'un exemple qui fera ressortir le danger de cette pratique. J'ai eu une connaissance personnelle de deux ou trois cas et lorsque le comité se mettra à l'œuvre, je me présenterai volontiers devant lui pour rendre témoignage concernant les faits que je connais personnellement et un ou deux cas sur lesquels j'ai les meilleures preuves à offrir. Un membre du barreau est chargé de combattre ou d'appuyer un bill. Il se présente devant un comité parlementaire auquel il déclare que certains intéressés ont retenu ses services. Il représente ses clients devant ce comité. Si les choses en restaient là, on pourrait chercher à justifier cette pratique, bien que je sois personnellement d'avis qu'elle ne doit pas être tolérée. Mais, les choses n'en restent pas là. Un membre du barreau faisant partie de l'une des deux Chambres et dont les services ont été retenus se prononce sur le bill devant un comité dont il est membre. Et il y a plus, il

ne fait pas savoir au comité devant lequel il se présente qu'il a reçu des honoraires des intéressés. Celui qui agit ainsi, se met dans une position fausse. Les membres du barreau sont chargés d'une certaine besogne que d'autres membres de la Chambre n'appartenant pas à la profession légale se croient en état d'exécuter aussi bien. Les services d'un avocat sont retenus pour défendre un bill. Une partie de sa besogne consiste à converser et à discuter avec d'autres députés. Un député qui ne fait pas partie du barreau se croit aussi capable qu'un avocat de faire ce travail et il l'entreprend. Permettre à un membre du Parlement d'accepter cette tâche sans révéler à ses collègues qu'il est rétribué pour défendre un bill, c'est souffrir un état de choses tel que je n'ose le qualifier, dans cette enceinte. Voilà le danger de permettre aux membres du barreau d'exercer leur profession dans cette Chambre, au Sénat, devant un comité ou dans un ministère. Pour cette raison, je ne crains pas de dire que, non seulement le comité, mais la Chambre elle-même, lorsqu'elle recevra le rapport du comité, devront étudier avec soin le projet de loi déposé par le ministre de la Justice et le bill que j'ai moi-même déposé, tous deux ayant le même but et tendant à une fin commune.

Je propose donc que le présent bill soit lu pour la 2e fois et je demanderai ensuite qu'il soit traité comme les précédents.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

M. R. L. BORDEN : Je propose que le présent bill soit renvoyé devant le comité spécial de sept membres nommé à la demande du ministre de la Justice, vendredi dernier, et que le dit comité soit autorisé à l'examiner et à faire rapport.

### 2e LECTURE DU BILL N° 5 MODIFIANT LA LOI SUR LES ELECTIONS FEDERALES CONTESTEES.

M. R. L. BORDEN propose la 2e lecture de la proposition de loi (bill n° 5) tendant à modifier de nouveau la loi des élections fédérales contestées.

Monsieur l'Orateur, en déposant ce bill, j'ai fourni des explications brèves, mais suffisantes. Je demande aussi que le présent bill soit traité de la même manière que le précédent.

(La proposition est lue pour la 2e fois et renvoyée devant le même comité avec les mêmes instructions.

### RENVOI DE LA 2e LECTURE D'UN BILL MODIFANT LA LOI DE 1903 SUR LES CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture de la proposition de loi (bill n° 9) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer (déposée par M. Maclean.)

M. R. L. BORDEN.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je suis prêt à la discussion sur ce bill. Il y a deux ou trois jours que j'attends l'arrivée de l'honorable ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Emmerson.)

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député (M. Maclean) y consent, nous délibérerons sur ce bill demain. Le ministre des Chemins de fer est absent aujourd'hui, mais je crois qu'il sera de retour demain. En sa présence ou en son absence, la discussion aura lieu.

(Sur motion de sir WILFRID LAURIER, la séance est levée à cinq heures du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 22 mars 1906.

La séance est ouverte à trois heures.

### 1re LECTURE.

D'un bill (n° 35) tendant à ériger en corporation la compagnie de prêt et de fidéicommis de l'Ouest "The Western Loan and Trust Company".—M. Adamson.

D'un bill (n° 36) relatif à la compagnie canadienne, productrice d'énergie, de Niagara "The Canadian Niagara Power Company".—M. German (déposé par M. Galliher).

D'un bill (n° 37) relatif à la compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal.—M. Geoffrion.

D'un bill (n° 38) tendant à ériger en corporation la société "Temple Life Association".—M. Bole (déposé par M. Turriff).

D'un bill (n° 39) relatif à la compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.—M. Macdonald (déposé par M. Galliher).

### 1re LECTURE D'UN BILL CONCERNANT CERTAINES SOCIETES DE PRETS.

M. A. ZIMMERMAN demande à déposer une proposition de loi (bill n° 40) concernant certaines sociétés de prêts.

M. TISDALE : Que l'honorable député veuille bien donner quelques éclaircissements sur l'objectif visé par cette mesure.

M. ZIMMERMAN : Ce bill, dans sa rédaction actuelle, n'est qu'un calque fidèle de la loi votée par le Parlement en 1903 (bill n° 24). Par suite de quelque inadvertence de la part du personnel de la Chambre, cette mesure n'a jamais été soumise à Son Excellence, afin de recevoir la sanction royale, et ainsi, sans qu'il y ait eu faute de la part de ses initiateurs, cette proposition législative n'a jamais été inscrite à notre code de loi. Cette mesure tend, en réalité, à attribuer aux compagnies de prêts de plus amples pouvoirs en matière de placements de fonds ; mais, au fond, sa portée,

dans ce sens, est précisément celle même du projet de loi de 1903.

(La motion est adoptée et le bill subit l'épreuve de la 1re lecture.)

## QUESTIONS.

### SERVICE DE CHEMIN DE FER DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des pétitions ou copie des vœux formulés dans certaines assemblées publiques tenues à New-London et Rustico, I.P.-E., au sujet du prolongement du réseau ferré dans cette contrée?

2. Les études de la ligne projetée de New-London sont-elles terminées et le tracé en a-t-il été fixé, ou est-ce l'intention du Gouvernement d'ordonner des études pour l'établissement d'une courte ligne devant desservir New-London et Rustico?

3. Si le Gouvernement n'a pas pris pareille décision, se propose-t-il de mettre à l'étude le projet d'établissement d'un court rameau destiné à desservir l'importante section de Rustico, et cela conformément aux vœux exprimés dans diverses assemblées publiques et adressés au département des Chemins de fer et des Canaux?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, il a été reçu certaines pétitions de la part des habitants de New-London et des centres voisins.

2. Oui, il a été fait certaines études, de la jonction Emerald, par voie de Granville, île du Prince-Edouard, et d'autres, par voie de Clinton jusqu'à Stanley-Bridge, et une exploration a été faite, depuis Kensington, par voie de New-London, jusqu'au même point.

### SERVICE DE STEAMSHIP DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN (de Queen) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris en considération l'urgence, au point de vue commercial, d'établir des communications par steamers entre la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard et Miramichi, les Iles de la Madeleine et Sydney?

2. Le ministère se propose-t-il de demander des soumissions pour un steamer convenable devant fare un service hebdomadaire sur cette route, pendant la prochaine saison ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.

2. Non.

### LE PONT DE QUEBEC.

M. MONK demande :

1. Les subventions accordées par le gouvernement provincial et la cité de Québec, pour la construction du pont de Québec, s'élevant respectivement à $250,000 et à $300,000, ont-elles été versées en espèces à la compagnie du pont de Québec?

2. Par qui les obligations de la compagnie du pont de Québec s'élevant à $472,000 et mentionnées dans le statut III, Edouard VII, chapitre 54, ont-elles été négociées et ces obligations ont-elles été rachetées ou retirées ?

3. Ces obligations ont-elles été rachetées par des obligations garanties par le Gouvernement?

4. Ces obligations ont-elles été rachetées au pair au prix de $472,000 ou au prix de $283,279 auquel elles avaient été vendues ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Oui, sauf la subvention accordée par le gouvernement provincial, et dont le paiement peut se faire au moyen de versements de $30,000. Il a déjà été versé $180,000 de ce chef et il reste encore $70,000 à payer.

2. Les obligations atteignant le chiffre de $472,000, dont il est question dans le statut fédéral 3 Edouard VII, ch. 54, obligations de nature provisoire, ont été négociées par M. P. Davis et Thomas McDougall à titre de fidéicommissaires par un acte d'hypothèque en date du 15 mai 1902, et ont été rachetées par acte de remise en date du 2 mars 1904.

3. Oui.

4. Ces obligations ont été rachetées au pair, en conformité du traité intervenu entre la compagnie du pont de Québec et son entrepreneur.

M. MONK demande :

1. Le Gouvernement a-t-il, à une époque quelconque, chargé quelqu'un de faire l'inspection des livres de la compagnie du pont et des chemins de fer de Québec, aux termes de l'article 5 du chapitre 54 de l'Acte III, Edouard VII ?

2. Si pareille inspection a été faite, qui en a été chargé et a-t-il été dressé un rapport?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux) : Il n'a pas encore été effectué d'inspection des livres de la compagnie du pont de Québec.

### CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. MONK demande :

1. Les commissaires du chemin de fer transcontinental ont-ils fait l'expropriation ou pris possession de quelques terrains requis pour les usages de la division est de cette voie ferrée, dans la province de Québec?

2. Est-il intervenu quelque convention ou a-t-il été fait quelque paiement pour les terres en question ? Dans l'affirmative, quel est, jusqu'à date, le coût de ces expropriations?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux) : Les commissaires du chemin de fer transcontinental n'ont ni fait l'expropriation ni pris possession de terrains quelconques pour les usages de la division orientale de ce réseau, dans la province de Québec.

### ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER AU CANADA.

M. KEMP demande :

1. Combien a-t-il été tué de voyageurs sur les chemins de fer du Canada en 1904 et 1905 ?

2. Quel est le nombre d'employés et autres qui ont subi le même sort pendant la même période ?

3. Quel est le nombre de voyageurs, employés et autres qui ont subi des accidents sérieux ?

4. Le Gouvernement a-t-il institué des enquêtes sur ces accidents ?

5. Dans l'affirmative, le Gouvernement soumettra-t-il les rapports de ces enquêtes à la Chambre ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux) :

| — | — | Année terminée le 30 juin 1904. | Année terminée le 30 juin 1905. |
|---|---|---|---|
| 1. Ch. de f. à vap. | No. de voy. tués .. | 25 | 35 |
| " électr. | " " " .. | 10 | 30 |
| 2. " à vap. | " d'empl. " .. | 192 | 206 |
| " électr. | " " " .. | 3 | 3 |
| " à vap. | " d'autres " .. | 178 | 227 |
| " électr. | " " " .. | 40 | 23 |
| 3. " à vap. | " de voy. blessés | 234 | 244 |
| " " | " d'empl. " | 912 | 919 |
| " " | " d'autres " | 259 | 194 |
| " électr. | " de voy. " | 508 | 884 |
| " " | " d'empl. " | 64 | 65 |
| " " | " d'autres " | 272 | 347 |

4. Je n'ai pas de renseignements à cet égard.

5. Non.

TERRAINS MARECAGEUX.

M. STAPLES demande :

1. Quel système ou méthode le Gouvernement suit-il dans la classification des terres marécageuses ?

2. Quelle est la nature de ces terres figurant dans les catégories " a " et " b " respectivement ?

3. Combien le gouvernement fédéral a-t-il transféré annuellement depuis 1896, au gouvernement du Manitoba, d'arpents de ces terres des catégories " a " et " b " avec indication des catégories " a " et " b " dans chaque cas ?

4. Qui a fait l'inspection de ces terres dans chaque cas ?

5. Quel intervalle s'est-il écoulé, dans chaque cas, entre la date du rapport de l'inspecteur et la date du transfert des terres au gouvernement du Manitoba ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Les inspecteurs de terres marécageuses nommés par le Gouvernement font l'examen des terres, au fur et à mesure de l'avancement des arpentages et transmettent leurs rapports au ministre de l'Intérieur.

2. Il n'existe pas de classification des terrains marécageux, dans le sens mentionné.

Dans les décrets de l'exécutif attribuant le titre des terrains à Sa Majesté le roi, au bénéfice et pour l'utilité de la province du Manitoba, il arrive que les terres qui sont en voie de transfert figurent dans une annexe désignée par la lettre " A ", et que les terres non arpentées, à la date de la publication du décret, mais réservées sous l'empire de ce décret afin d'être transportées à la province, une fois arpentées, figurent dans une annexe désignée par la lettre " B ".

3. Quant aux terres marécageuses transférées par voie de décret de l'exécutif à Sa Majesté le roi, au bénéfice de la province du Manitoba, depuis 1896 jusqu'aujourd'hui, en voici l'état :

| | Acres. |
|---|---|
| 1897 | 151,985·39 |
| 1898 | 3,120·00 |
| 1899 | 197,281·39 |
| 1900 | 160·00 |
| 1902 | 20,744·01 |
| 1903 | 112,424·33 |
| 1904 | 77,721·01 |
| 1905 | 16,445·00 |

Il a été réservé, par décret de l'exécutif, certaines terres pour être transférées à Sa Majesté le roi, au bénéfice de la province du Manitoba, une fois qu'elles auront été arpentées, et en voici le relevé :

| | Acres. |
|---|---|
| 1903 | 90,940 |
| 1904 | 87,840 |

BRISE-LAMES DE PORT-COLBORNE.

M. BENNETT demande :

1. Quel est le chiffre de la dépense effectuée jusqu'aujourd'hui (a) pour travaux de dragage, (b) pour les travaux du bassin ou du brise-lames à Port-Colborne?

2. Combien a coûté jusqu'ici l'élévateur de l'Etat, à Port-Colborne ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

| | |
|---|---|
| 1. Frais de dragage | $142,843 50 |
| Frais des travaux de déblai sous eau | 438,752 25 |
| Déblai sous eau jusqu'à date, totalité | $581,595 75 |
| (b) Frais effectués pour brise-lames, à date | 752,142 52 |

2. Les frais effectués, jusqu'à date, pour l'élévateur de Port Colborne s'élèvent à $98,-199.99.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—HUILE D'ECLAIRAGE.

M. FOWLER demande :

1. Quelles quantités d'huile d'éclairage a-t-on achetées pour l'usage de l'Intercolonial pendant les trois dernières années fiscales, respectivement, et de qui ?

2. Cette huile a-t-elle été achetée par voie de concurrence et publicité ?

3. Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires, et les prix mentionnés dans leurs soumissions ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Voici les quantités d'huile d'éclairage achetées par l'administration de l'Intercolonial au cours des trois exercices écoulés:

| | Gallons. |
|---|---|
| 1903—De l'Imperial Oil Company.... | 58,854 |
| De la Gall Schneider Oil Co'y. | 89,436 |
| 1904—De l'Imperial Oil Company.... | 78,383 |
| De la Gall Schneider Oil Coy.. | 75,785 |
| 1905—De l'Imperial Oil Company.... | 169,229 |

2. Toutes ces quantités d'huile ont été achetées avec concurrence et publicité, sauf 58,854 gallons fournis par "l'Imperial Oil Company," en 1903.

3.

| | |
|---|---|
| De l'Imperial Oil Co.. .. .. .. | 'A' 22 c |
| De l'Imperial Oil Co.. .. .. .. .. | 'B' 24 c |
| De la Gall Schneider Oil Co.. .. | 'A' 19½c |
| De la Gall Schneider Oil Co.. .. | 'B' 21½c |
| De l'Imperial Oil Co.. .. .. .. | 'A' 19½c |
| De l'Imperial Oil Co.. .. .. .. | 'B' 20½c |
| De la Gall Schneider Oil Co.. .. | 'A' 21½c |
| De la Gall Schneider Oil Co.. .. | 'B' 22½c |
| De la Canadian Oil Co.. .. .. | 'A' 19 c |
| De la Canadian Oil Co.. .. .. | 'B' 18¼c |
| De la A. D. Gall Petroleum and Chemical Co.. .. .. .. .. .. | 'A' 20⅛c |
| De la A. D. Gall Petroleum and Chemical Co.. .. .. .. .. .. | 'B' 20⅞c |
| De la Eastern Railway and Supply Co.. .. .. .. .. .. .. | 'A' 17 c |
| De la Eastern Railway and Supply Co. (meilleur qualité).. .. | 'A' 18 c |
| De la Eastern Railway and Supply Co.. .. .. .. .. .. .. | 'B' 17½c |
| De la Eastern Railway and Supply Co. (meilleure qualité).. .. | 'B' 18 c |

RECOMPENSE AUX VOYAGEURS.

M. SAM HUGHES demande :

1. Les services des chaloupiers ou voyageurs employés en 1870 sous sir Garnet Wolseley ont-ils été reconnus d'une manière officielle par les gouvernements anglais ou canadien ?

2. Dans l'affirmative, de quelle manière ?

3. Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder à ces voyageurs qui ont servi lors de l'expédition à la Rivière-Rouge en 1870 des médailles ou des certificats de terres pour leurs services?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (au nom du ministre de la Milice et de la Défense) :

1 et 2. Non.

3. Le gouvernement du jour a décidé que ces voyageurs ayant servi à titre de civils n'avaient droit de recevoir ni médailles ni certificats de terres. En fait, ils ont été placés précisément sur un pied d'égalité avec les conducteurs d'attelages employés à la même époque. Nous n'avons nullement l'intention de nous départir de la décision adoptée dans cette circonstance.

PAIEMENTS A WOODS (LIMITED).

M. MONK :

1. Quel montant a été payé par le Gouvernement à Woods (Limited) ou à J. W. Woods au cours de l'année expirée le 30 juin 1905 pour articles fournis à la commission de construction du chemin de fer transcontinental ?

2. Quel montant total a été ainsi payé depuis le 30 juin 1905 jusqu'au 1er mars 1906 pour le même objet ?

3. Ladite commission a-t-elle demandé des soumissions par voie des journaux avant de donner des commandes à Woods (Limited) ?

Sir WILFRID LAURIER (pour l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. $16,125.29 ;

2. $11,402.30;

3. Les marchandises fournies par Woods (Limited) ont été achetées au prix du gros par le commissionnaire des approvisionnements de la commission. Ce n'est pas l'habitude de demander des soumissions publiques dans les cas de ce genre, attendu que les fournitures sont requises pour usage immédiat, mais on obtient généralement le prix du cours.

TARIF DES MARCHANDISES SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. SINCLAIR :

1. Quel est le tarif par tonne et par mille sur les produits d'acier transportés par l'Intercolonial de Mulgrave à Montréal ?

2. Quel est le tarif par tonne et par mille sur le poisson transporté par l'Intercolonial de Mulgrave à Montréal ?

Sir WILFRID LAURIER (pour l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Le tarif de transport des produits d'acier, par l'Intercolonial, entre Sydney et Montréal est de ¼ cent par tonne et par mille ;

2. Le tarif de transport du poisson entre Mulgrave et Montréal, sur l'Intercolonial, est de 57-100 cents par tonne et par mille.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. WARD :

1. A-t-on exploré la décharge du canal de la Vallée de la Trent entre le lac Rice et le lac Ontario pendant les derniers deux ans ?

2. Quelles routes ont été suivies pour ces explorations ?

3. Par qui les explorations ont-elles été faites ?

4. Le Gouvernement a-t-il pris une décision quant au tracé à adopter ?

5. Les ingénieurs dirigeant ont-ils soumis les rapports de ces explorations au ministère des Chemins de fer et des Canaux ?

6. Quel est le montant probable des dommages causés par la rupture du canal à Peterborough et à Kirkfield ?

7. Les officiers en charge de ces travaux ont-ils été révoqués ou sont-ils encore employés ?

Sir WILFRID LAURIER (pour l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Des études topographiques à la lunette ont été faites sur trois tracés projetés du

canal de la Trent entre les lacs Rice et Ontario ;

2. Ces tracés sont respectivement : du lac Rice à Port-Hope ; du lac Rice à Cobourg et du lac Rice à Trenton ;

3. Par E. J. Walsh, ingénieur civil et ses assistants ;

4. Non ;

5. Non ;

6. Quand les fissures se produisirent dans la levée d'approche de l'écluse ascensionnelle à Peterborough, le commissaire fit rapport que $2,000 suffisaient pour compléter les réparations ;

Il est impossible de dire à présent combien coûtera la réparation des dommages causés à Kirkfield ;

7. Cinq des employés qui ont pris quelque part à la construction de ces travaux ont démissionné.

DRAGAGE, RIVIERE SAINTE-MARIE.

M. BOYCE :

1. Quel montant a été payé par le Gouvernement en 1905 pour dragage dans la rivière Sainte-Marie (a) près de l'entrée et de la sortie du canal ; (b) à la cale sèche du Gouvernement; et (c) dans le chenal ?

2. A quelles personnes, maisons d'affaires ou corporations ces montants ont-ils été payés respectivement ?

3. Les travaux ont-ils été exécutés dans chaque cas après demandes de soumissions ? Dans la négative, en vertu de quels arrangements ?

4. Quels prix sont payés par verge à ces différents endroits, respectivement ? Quels dragueurs ont été employés ? Quels en étaient les propriétaires ?

5. A quelle profondeur la rivière a-t-elle été creusée (a) près de l'entrée et de la sortie du canal ; (b) à la cale sèche du Gouvernement et (c) dans le chenal ?

6. Des navigateurs se sont-ils plaints de la difficulté d'accès à la cale du Gouvernement à raison des pierres et cailloux qui se trouvent près de l'entrée du canal ? Dans l'affirmative, par qui ces plaintes ont-elles été faites ? Quand? Et qu'a-t-il été fait à ce sujet ?

Sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Le montant déboursé par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, pendant l'exercice fiscal 1904-05, pour la dragage et l'élargissement du chenal navigable à l'entrée supérieure du canal du Saut Sainte-Marie est $46,633.74 ;

2. MM. Hickler frères, $21,060.74 ; C. S. Boone, $25.573.

3. Oui, le travail a été donné à l'entreprise, des soumissions ayant été demandées.

4. Quatre-vingt cents ; $1.74 par verge cubique ; les dragueurs n° 5 et n° 8 la propriété de Hickler frères et les dragueurs n° 10 et n° 15, la propriété de C. S. Boone.

5. A la sortie du canal, de 21 pieds à 21.5 pieds ; à l'entrée du canal, 21.5 pieds au-dessous de l'étiage.

6. Le ministère n'a pas reçu de plaintes.



APPROVISIONNEMENT DE FARINE AUX PENITENCIERS.

M. TAYLOR :

1. Dans quels journaux ont été publiées les demandes de soumissions pour la fourniture de la farine pour les pénitenciers de Kingston, Saint-Vincent de Paul et Dorchester ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées autrement que par les journaux ?

3. Pendant combien de temps sont publiées ces annonces dans les journaux ?

L'honorable RODOLPHE LEMIEUX (pour l'honorable ministre de la Justice) :

1. Ontario : Acton "Free Press," Alexandria "News," Belleville "Ontario," Brantford "Expositor," Brockville "Recorder," Chatham "News," "Collingwood "Bulletin," Cornwall "Freeholder," Cobourg "World," Embro "Courier," Essex "Free Press," Eganville "Leader," Galt "Reformer," Hamilton "Times," Hamilton "Herald," Ingersol "Chronicle," Kingston "British Wig," Kingston "Canadian Foreman," Listowel "Banner," London "Advertiser," Milton "Reformer," Ottawa "Danebrog," Ottawa "Free Press," Ottawa "Le Temps," Peterborough "Examiner," Port Hope "Guide," Ridgetown "Plaindealer," Stratford "Beacon," Toronto "Globe," Toronto "Star," Toronto "Register," Toronto "Grocer."

Québec : Arthabaskaville "L'Union des Cantons d'Est," Montréal "Le Bulletin," Montréal "Le Canada," Montréal "La Presse," Montréal "La Patrie," Montréal "The Herald," Montréal "Witness," Montréal "Shareholder," Québec "Le Soleil," Québec "Telegraph," Québec "L'Echo de Québec," Saint-Hyacinthe "L'Union," Sorel "Le Courrier." Sherbrooke, "Le Progrès de l'Est," Saint-Jean "Le Canada Français."

Nouvelle-Ecosse: Amherst "Daily News," Halifax "Acadian Recorder," Halifax "Morning Chronicle," North Sydney "Enterprise," North Sydney "Herald," Sydney "Daily Record," Sydney Mines "Enterprise."

Nouveau-Brunswick: Fredericton "Herald," Moncton "Transcrip," St. John "Globe."

Ile du Prince-Edouard : "Charlottetown "Patriot."

Manitoba : Brandon "Sun," Selkirk "Expositor," Stonewall "Argus," Winnipeg "Free Press," Winnipeg "Commercial Weekly."

Territoires du Nord-Ouest : Prirnce-Albert "Advocate," Regina "Leader."

Colombie-Britannique: Vancouver "World," Vancouver "Province," Vancouver "Ledger," Victoria "Times."

2. En réponse à une invitation de soumissionner qui fut envoyée dans le mois de mai 1905, dix soumissions furent reçues pour l'approvisionnement du pénitencier de Kingston, huit, pour celui de Saint-Vincent de Paul et huit pour celui de Dorchester ; les prix variaient entre $4.19 et $5.70 par

baril. Ces prix ayant été trouvés trop élevés, l'achat fut retardé jusqu'après la récolte. Dans le mois de septembre, une nouvelle invitation de soumissionner fut adressée à ceux qui avaient soumissionné dans le mois de mai précédent et à d'autres personnes auxquelles il fut jugé à propos de s'adresser. Treize soumissions furent reçues, quelques-unes pour un seul pénitencier, d'autres, pour plusieurs. Les voici : neuf pour le pénitencier de Kingston, neuf pour celui de Saint-Vincent de Paul et huit pour celui de Dorchester. Les prix variaient entre $3.84 et $4.80 par baril. Dans chaque cas, la plus basse soumission fut acceptée.

3. Trois insertions dans les journaux quotidiens, pendant trois samedis consécutifs dans le mois de mai et deux insertions dans les journaux hebdomadaires.

RECONSTRUCTION DU BUREAU DE POSTE, OTTAWA.

M. BLAIN demande :

1. Quelle a été la dépense totale pour la construction du bureau de poste d'Ottawa depuis l'incendie ?

2. Quand l'édifice sera-t-il terminé et quel en est le coût estimatif ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $175,113.65, y compris le déblaiement des ruines, l'aménagement du bureau temporaire pour le service de la poste, le démanagement et le remplacement des meubles détruits lors de l'incendie.

2. Les fonctionnaires du bureau de poste sont maintenant installés dans l'édifice, dont la restauration est terminée à l'exception des accessoires à l'intérieur. Le coût total prévu de la restauration de cet édifice est $183,113.65.

LA NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY.

M. OSLER (par M. Taylor) :

1. Le ministère de l'Intérieur s'est-il enquis des résultats obtenus dans l'exécution du contrat du 28 novembre 1904 avec la compagnie dite North Atlantic Trading Company, tel que son devoir est de le faire, comme l'a dit le premier ministre, *Débats*, 1905, 9447 ?

2. Le Gouvernement s'est-il enquis si le dit contrat a été violé et avec quel résultat (*Débats*, 1905, page 9448) ?

3. Le Gouvernement a-t-il pris en considération la question de mettre fin au dit contrat, et quelle décision a-t-il ou doit-il prendre à ce sujet ?

L'honorable M. OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

La question de l'exécution du contrat au 28 novembre 1904 avec la N. A. T. Co. est à l'étude.

JOSEPH NIXON.

M. FOSTER :

1. M. Leach ou quelque autre commissaire a-t-il fait un rapport au sujet de Joseph Nixon, agent des terres à McLeod, après celui du 3 avril 1905 ?

2. Dans l'affirmative, le ministre le déposera-t-il sur la table de la Chambre ?

3. Quels arrangements ont été conclus avec les acheteurs de bonne foi qui ont payé les honoraires à Nixon pour leurs lots, et quelle perte le Gouvernement a-t-il subie de ce chef ?

L'honorable M. OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui, deux rapport de M. Leech, datés respectivement du 18 août 1905 et du 19 décembre 1905 ; aussi des rapports de l'agent du ministère de la Justice à Macleod, lesquels sont datés respectivement du 17 et du 20 janvier et du 9 mars 1906.

2. Oui, sur un ordre de la Chambre.

3. Les terres que Nixon a vendues à différents acheteurs et pour lesquelles des lettres patentes ont été ensuite émises en faveur de la ville de Macleod ont été transférées à nouveau à la couronne, afin de pouvoir les revendre à ceux qui les avaient achetées en premier lieu. Le Gouvernement n'a rien perdu.

M. FOSTER : L'honorable ministre aura peut-être l'obligeance de déposer cette correspondance sans la formalité d'une motion.

JOHN F. NELSON ; CHARLES SUTHERLAND.

M. LAKE :

1. John F. Nelson est-il employé par le Gouvernement a titre d'inspecteur de pêcheries ou en toute autre qualité ?

2. Charles Sutherland est-il employé par le Gouvernement comme instructeur agricole pour les Indiens ou en quelque autre qualité, et laquelle ?

3. Si l'un ou l'autre n'est pas maintenant à l'emploi du Gouvernement, quand et dans quelles circonstances a-t-il quitté le service ?

M. Lake a ajouté : J'ai posé une question semblable le 14 mars. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) et l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) m'ont répondu. Je vois que la réponse de ce dernier, que je n'ai pu saisir, ne paraît pas aux " Débats." J'ai en conséquence posé la même question, afin d'avoir la réponse de l'honorable ministre dans les " Débats."

L'honorable M. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je me suis aperçu que les " Débats " avaient mal rapporté ma réponse. La voici donc, pour ce qui concerne le ministère de l'Intérieur :

2. Non.

3. M. Sutherland a été remercié de ses services le ou vers le 18 février 1906.

LE DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE DE CANNINGTON.

M. SAM HUGHES (par M. Lancaster) :

Quels appointements ou quels revenus, bruts et nets, ont été payés au directeur du bureau de poste de Cannington, chaque année, depuis 1903 ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (pour le ministres Postes) :

| | |
|---|---|
| 1902-1903 | $782.53 |
| 1903-1904 | 934.51 |
| 1904-1905 | 959.46 |

QUAI SUR LA RIVIERE JESUS.

M. LEONARD (par M. Monk) :

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de terminer les travaux commencés à Saint-François de Sales, Laval, pour la construction d'un quai et ses abords sur la rivière Jésus ?
2. Quel est le montant dépensé à l'heure actuelle pour telle construction ?
3. Quel est le montant requis pour la complétion desdits travaux à Saint-François de Sales ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. $12,254.71.
3. Le reste du crédit, $1,693.19 suffira pour compléter les travaux.

APPOINTEMENTS DE GARDIENS, PENITENCIER SAINT-VINCENT DE PAUL.

M. LEONARD (par M. Monk) :

1. Le Gouvernement ou le ministère de la Justice a-t-il reçu une demande de la part d'un ou de plusieurs employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul ?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ceux qui ont fait telle demande ?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter les appointements des gardes à Saint-Vincent de Paul d'une manière générale ?
4. Le Gouvernement est-il d'opinion que ces employés sont suffisamment payés ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (pour le ministre de la Justice) :

1. Oui.
2. Joseph Desjardins, J. Percy Forster, Edmond Bélanger, Paul Blondin, P. J. G. Lynch, A. McDonough et Agra Bourgeois.
3. A l'étude.
4. A l'étude.

QUAI A TERREBONNE.

M. LEONARD (par M. Monk) :

1. Quel montant le Gouvernement a-t-il dépensé jusqu'à aujourd'hui pour le quai et les abords en construction à Terrebonne sur la rivière Jésus ?
2. Les travaux sont-ils terminés ?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de terminer ces travaux cette année ?
4. Quel est le montant requis pour le parachèvement de ces travaux ?
5. L'argent voté pour ces travaux est-il tout dépensé ?
6. Dans la négative, quelle balance reste à dépenser.
7. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas demandé dans le budget pour l'année fiscale du 1er juillet 1906 au 31 mars 1907, le montant nécessaire au complet parachèvement des travaux en question ?

M. HUGHES.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $12,320.49.
2. Non.
3. On espère que l'ouvrage sera complété à la fin de l'année fiscale courante.
4. On espère que le crédit qui a été voté suffira.
5. Non.
6. $1,625.95.
7. Parce qu'il n'avait besoin de rien.

TRANSPORT DE LA HOUILLE SUR L'INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU :

1. Est-ce l'intention du ministre des Chemins de fer d'amener au port de la Rivière-du-Loup tout le charbon destiné à l'usage du chemin de fer Intercolonial au lieu de le faire charroyer par les trains, comme dans le passé ?
2. Dans l'affirmative, a-t-il ordonné ou doit-il ordonner bientôt que des relevés hydrographiques soient faits au quai de la Pointe afin de constater la hauteur de l'eau aux marées haute et basse, en vue d'y pratiquer le creusage qui pourrait être requis en prévision du manque d'eau pour les steamers charroyant le charbon ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Le département des Chemins de fer n'a pas l'intention d'amener le charbon dans le port de la Rivière-du-Loup, par eau. L'approvisionnement nécessaire à cet endroit sera amené de Lévis, par chemin de fer. On doit installer à ce dernier endroit un outillage suffisant pour suffire aux besoins des divisions de la Rivière-du-Loup, de la Chaudière et de Drummond.
2. Non.

SALAIRES DES GARDIENS DE PHARES.

M. GAUVREAU demande :

Est-ce l'intention du ministre de la Marine et des Pêcheries d'accorder aux gardiens de phares et aux capitaines de bateaux-phares flottants, l'augmentation de salaire qu'ils réclament avec instance depuis plusieurs années, et cela à cette session-ci ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (pour le ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le ministre de la Marine et des Pêcheries m'a transmis les réponses suivantes : Nous étudions en ce moment la question d'augmenter le salaire de ces employés, en prenant comme base l'importance de chaque phare, les difficultés que présente son entretien, son isolement et autres circonstances de cette nature.

LES FONCTIONNAIRES ET LES OCCUPATIONS ETRANGERES A LEURS FONCTIONS.

M. WALSH demande :

Les employés civils attachés à l'administration centrale, ont-ils la permission de se livrer

à d'autres occupations ou affaires en dehors de leur service ?

2. Dans combien de départements, et lesquels, cela est-il permis ?

3. Combien d'employés civils s'occupent d'affaires ou de travaux en dehors de leur service?

4. Quelle est la pratique suivie par le Gouvernement à ce sujet ?

5. Quel règlement le Gouvernement impose-t-il à ce sujet aux officiers de douane et autres employés du service extérieur ?

6. Des personnes ont-elles été destituées ou menacées de destitution depuis le 1er janvier 1900, pour cette raison ?

7. Quelles sont ces personnes et en quelle qualité étaient-elles employées, quel salaire annuel chacune d'elles recevait-elle, et quelle est la date de leur destitution ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : En règle générale, les fonctionnaires du Gouvernement, à Ottawa, ne doivent pas se livrer à des occupations ou travaux étrangers à leurs occupations. C'est la règle dans la plupart des départements. Le Gouvernement ignore combien de ses fonctionnaires s'occupent de travaux étrangers à leurs fonctions régulières. Le Gouvernement a fait connaître tout récemment, et ici même, sa politique sur ce point. C'est mon honorable collègue, le ministre des Douanes (M. Paterson) qui a expliqué cette règle il y a quelques jours. Je ne sache pas qu'aucun fonctionnaire ait été démis ou menacé de destitution à ce propos.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. FOSTER : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais savoir du ministre des Travaux publics si l'état que j'ai demandé est en voie de préparation.

M. HYMAN : La partie qui concerne le ministère des Travaux publics est déjà déposée. Le ministre de la Marine et des Pêcheries m'informe que sa partie est presque complétée.

## DISCUSSION DU BILL (N° 6) MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) propose la 2e lecture de la proposition de loi (n° 6) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, je suis certain que toute la Chambre aceptera cette proposition de loi, dès qu'elle en connaîtra la teneur. Elle concerne la procédure à suivre lorsqu'une compagnie de chemin de fer s'empare d'un terrain par voie d'arbitrage. Jusqu'en 1903, il y avait deux articles sur ce sujet. Mais en 1903, M. Blair, lors de la refonte de la loi des chemins de fer, jugea à propos de réunir en un seul les articles 150 et 151 de la loi de 1888.

Le premier de ces articles avait trait au cas d'un propriétaire de terrain qui ne tenait aucun compte des procédures intentées, qui ne donnait pas avis qu'il refusait les offres de la compagnie, qui ne nommait pas d'arbitre. Aux termes de cet article maintenu en vigueur jusqu'en 1903, la compagnie était autorisée à faire une demande, et il est évident qu'elle avait seule intérêt à le faire.

L'article 151 traitait du cas d'un propriétaire qui suivait l'affaire, qui refusait d'accepter la somme offerte par la compagnie, et qui nommait son arbitre. Dans ce dernier cas, personne n'avait le droit de s'adresser à la cour pour demander la nomination du troisième arbitre, afin de pouvoir continuer le procès. Je suis convaincu qu'une omission a été commise lors de la réunion de ces deux articles en un seul et c'est cette lacune que je cherche à combler.

La loi telle qu'elle existe depuis 1903, dit que dans tous les cas, la compagnie seule est autorisée à demander à la cour la nomination d'un troisième arbitre, pour que la cause puisse continuer. Le Parlement n'a jamais eu l'intention de décréter cela en 1903 ; il n'a jamais voulu que le propriétaire d'un terrain, qui refuse d'accepter l'offre d'une compagnie, fût à la merci de cette dernière et dans l'impossibilité de faire décider sa cause. L'impossibilité où il se trouve de constituer la commission d'arbitrage, le réduit à l'inaction, sauf à accepter l'offre de la compagnie, à moins que cette dernière ne consente à s'adresser au tribunal. Je propose donc de modifier cet article en ajoutant " ou de la partie adverse " à la suite du mot " compagnie ", et par l'insertion des mots " ou de la compagnie " immédiatement après le mot " adverse ", à la cinquième ligne, de sorte que l'article tel qu'amendé se lira comme suit :

> Si, dans les dix jours qui suivent la signification de cet avis, ou dans le mois qui en suit la première publication, la partie adverse ne signifie pas à la compagnie avis qu'elle accepte ses offres, le juge doit, sur requête de la compagnie, ou de la partie adverse, dont six jours d'avis auront été donnés à la partie adverse ou à la compagnie, nommer un arbitre unique chargé de déterminer l'indemnité . . .

A moins que cet amendement ne soit accepté, qu'arrive-t-il, si un homme refuse les offres de la compagnie et prétend être en état de prouver qu'il a souffert des dommages plus élevés ?

Voici ce que j'ai pu observer personnellement : durant l'année dernière, j'ai été plusieurs fois prié d'agir comme arbitre, mais les propriétaires expropriés ne pouvaient pas faire entendre leurs causes, parce que la compagnie ne voulait pas demander à la cour de nommer des arbitres. Une somme déterminée par la cour est déposée ; elle peut être plus élevée que la somme offerte, quelquefois du double, selon l'importance de la propriété en litige. En vertu d'un autre article de la loi, la compagnie se fait autoriser à prendre possession du terrain. L'argent qui a été déposé en cour reste là, jusqu'à ce qu'une décision intervienne sur la part qui en revient au propriétaire. Mais la compagnie peut empêcher qu'une décision

soit rendue, en s'abstenant de demander à la cour de nommer le troisième arbitre.

Dans l'ancienne loi, un des articles permettait à la compagnie de faire la demande quand le propriétaire négligeait d'agir, Je n'ai pas d'objection à ce qu'il continue à en être ainsi. Mais quand le propriétaire s'occupe de son affaire, quand il donne avis à la compagnie qu'il n'accepte pas ses offres, et demande la nomination d'un troisième arbitre, il doit être protégé. Avec la loi actuelle, il ne peut rien faire, à moins que la compagnie ne consente à faire la demande pour lui.

Il n'est pas juste qu'un propriétaire ainsi exproprié, soit à la merci d'une compagnie de chemin de fer et qu'il soit mis dans la nécessité d'accepter les offres de la compagnie parce qu'il n'a aucun moyen de faire déterminer la somme à laquelle il a droit.

Je comprends comment cette omission a pu se produire. M. Blair a assimilé le cas de celui qui ne tient aucun compte de l'affaire, à celui d'un exproprié qui avertit la compagnie qu'il n'accepte pas ses offres. Je n'ai rien à dire à cela, puisqu'on est ainsi dispensé de la nécessité de donner un avis. Mais depuis la loi de 1903, la compagnie ne se trouve plus avertie, par le fait même, que le propriétaire n'accepte pas la somme offerte. S'il accepte l'offre, naturellement, l'affaire est terminée, mais, s'il n'accepte pas, il se contente de ne rien faire. Dans la refonte de la loi, M. Blair a pourvu à la nomination de trois arbitres par la cour, mais, par erreur sans doute, il a laissé subsister la première partie qui dit que la demande devra être faite par la compagnie. Aux termes de la loi actuelle, les juges ne peuvent pas nommer d'arbitres, si la compagnie ne le demande pas. Je demande que les deux parties en cause aient le droit d'en hâter l'instruction, pour en arriver à une décision. J'espère qu'après ces explications le Gouvernement et la Chambre, consentiront à l'adoption de ma proposition.

(La motion est adoptée.)

Le bill est lu pour la 2e fois, examiné en comité et il en est fait rapport.

## DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CERTIFICAT DE CAPITAINE ET DE SECOND DE NAVIRE.

M. LANCASTER (Lincoln--et--Victoria) propose la 2e lecture de la proposition de loi (bill n° 7) tendant à modifier la loi relative au certificat de capitaine et de second de navire.

Monsieur l'Orateur, c'est un bill que j'ai déjà présenté en 1904. Il fut longuement discuté, mais la Chambre le rejeta surtout, d'après ce que j'ai compris et d'après ce qu'on constatera, je crois, par les débats de cette année, parce que le Gouvernement laissa entendre qu'un projet de loi dans ce sens serait déposé à la session suivante, en 1905. Comme plusieurs députés actuels n'étaient pas ici en 1904, je demanderai aux autres de m'excuser si je reviens sur les raisons pour lesquelles je crois que ce bill devrait être adopté.

Il est déposé à la demande de l'association des capitaines et des seconds de navires du Canada. Il a aussi l'appui de ceux d'entre nous qui, sans être intéressés dans la question, croient qu'il repose sur un principe sain et favorable au développement du pays. Le but principal du projet est d'exiger de ceux qui obtiennent des certificats de capitaines ou de seconds dans les eaux intérieures du Canada, qu'ils soient sujets britanniques. Cela seul suffirait, à mon sens, à le recommander aux sympathies de la Chambre, d'autant plus qu'un Canadien ne peut pas occuper le grade de capitaine ou de second sur un navire aux Etats-Unis, sans renoncer à son allégeance au roi d'Angleterre et sans devenir un citoyen américain. Abstraction faite de toute considération sentimentale, le seul côté pratique de la question le recommande aux sympathies de cette Chambre. Grâce à la loi américaine, un capitaine ou un second canadien, qui désire rester canadien et sujet britannique, ne peut naviguer que sur des navires appartenant à des Canadiens. Mais un capitaine ou un second américain peut obtenir une situation sur les navires américains, ou s'il le préfère, il peut venir prendre la place des nôtres sur des navires canadiens, sans que rien ne s'y oppose. On peut appeler cela de la réciprocité ou de la protection, selon le point de vue auquel on se place.

Pour ma part, je demande que nos capitaines et nos seconds soient protégés et que les Etats-Unis leur accorde la réciprocité. Si les Américains ne veulent pas qu'un Canadien serve sur leurs navires, sans renoncer à son allégeance au roi d'Angleterre et à ses successeurs, nous devrions, par simple mesure de protection, dire aux Américains: Gardez vos capitaines et vos seconds chez vous; à l'avenir vous ne pourrez plus les envoyer ici prendre la place des nôtres.

Le défunt et regretté M. Préfontaine, me recommandait, en 1904, de prendre patience et nous promettait, pour la session suivante —1905—une loi dans le sens de celle que je demandais. Pour ne pas prendre le temps de la Chambre, je me bornerai à dire, dans l'intérêt de ceux qui aimeraient à le consulter, que ce débat se trouve au vol. III, des Débats de 1904. M. Préfontaine s'excusa d'en avoir été empêché cette année-là, mais il déclara que, l'année suivante, le Gouvernement déposerait un projet de loi dans ce sens et me demanda, en conséquence, de retirer ma proposition. Comme rien n'a été fait, je suis obligé de revenir à la charge.

Pour que la Chambre saisisse bien l'importance de la question, je citerai des extraits des résolutions adoptées par l'associa-

tion canadienne des capitaines et seconds, tenue en février 1904, à Toronto. On m'a adressé une copie de ces résolutions qui ont servi de base à la présente proposition de loi.

Préposé par le capitaine Milligan, avec l'appui du capitaine Jordan, que le gouvernement fédéral soit prié de modifier la loi de manière à rendre plus sévère l'examen imposé aux aspirants capitaines et seconds et à exiger que toute recommandation d'un capitaine en faveur d'un aspirant, soit faite sous serment, à défaut de quoi, l'aspirant devra produire une recommandation du bureau d'une succursale de notre société.

Cette résolution fut adoptée. Et encore :

Nul autre que des sujets britanniques ne pourront posséder des certificats, et si un capitaine ou un second quitte le pays et renonce à son allégeance, pour prendre du service à l'étranger, son certificat canadien deviendra nul. S'il veut revenir au Canada, il devra reprendre sa qualité de sujet britannique, en la manière ordinaire et régulière et se procurer un nouveau certificat après avoir résidé au Canada le temps requis.

Et encore :

Le capitaine Gidley propose, appuyé par le capitaine Dix, qu'un comité composé des capitaines Milligan, McCappen et Boyle, de Sainte-Catherine, soit nommé avec M. Lancaster, représentant du comté de Lincoln, pour reviser l'acte concernant les capitaines et seconds, et préparer des amendements, sous forme de bill, en s'en tenant aux vœux émis à cette assemblée, bill qui devra être présenté à la prochaine session du parlement.

Et encore :

Proposé par le capitaine Milligan avec l'appui du capitaine Jordan, que notre société prie le gouvernement fédéral d'annuler tout certificat de capitaine ou de second accordés à des personnes qui sont allées, ou qui pourront aller aux Etats-Unis obtenir le commendement d'un navire, au moyen de certificat les obligeant à prêter serment de fidélité aux Etats-Unis.

Ces résolutions furent adoptées pour faciliter l'adoption d'une loi dans le genre de celle-ci. Nous avons maintenant à nous demander si ces résolutions sont raisonnables, si les dispositions contenues dans ce bill sont justes et doivent être adoptées. Comme je l'ai déjà dit, le premier article stipule que les capitaines et seconds qui voudront avoir des certificats pour naviguer dans nos eaux intérieures, devront être sujets britanniques; il est demandé de substituer le mot "domiciliés" aux mots "ou les personnes domiciliées" afin que ces capitaines ou seconds soient des sujets britanninques et non d'autres personnes.

Le chap. 42 des 57-58e ann. Vict., qui modifie la loi primitive, se lit comme suit :

Des examens pourront être institués en Canada pour les sujets britanniques ou les personnes domiciliées en Canada.

L'amendement a pour objet de supprimer les mots " ou les personnes ", de sorte que pour obtenir ces certificats, il faudra être sujet britannique. L'association compléta ces démarches en adressant au Gouvernement des notes où elle demande l'établissement d'une loi dans ce sens. Ces notes, le feu ministre de la Marine et des Pêcheries en a accusé réception, et elles doivent se trouver aux archives du ministère.

Pour qu'il ne subsiste aucun doute quant à la portée de la loi américaine, je donnerai lecture d'une déclaration faite sur le sujet par les fonctionnaires du département du Commerce et du Travail des Etat-Unis, à Buffalo, état de New-York. Après avoir écrit dans le but de se renseigner d'une manière certaine, M. W. D. Graham, secrétaire de l'association canadienne des capitaines et des seconds de navires, reçut des inspecteurs Frederick L. R. Pope et Joseph D. Shumacher une réponse dont voici la deuxième partie:

A votre seconde question nous répondrons qu'un acte du congrès, approuvé le 28 mai 1896, décrète qu'à partir du 1er janvier 1897, nul ne pourra être porteur d'une licence de commandant ou d'officier de quart à bord d'un navire de la marine marchande des Etats-Unis s'il n'est né en territoire américain, ou s'il n'a rempli les formalités requises pour sa naturalisation.

L'esprit de la loi américaine apparaît encore à l'article 2,174 des statuts revisés, qui se lit ainsi :

Tout marin étranger qui affirmera devant un tribunal compétent des Etats-Unis son intention de devenir citoyen américain et aura servi pendant trois ans à bord d'un navire de la marine marchande des Etats-Unis postérieurement à la date de cette affirmation, être naturalisé citoyen américain sur demande par lui faite devant un tribunal compétent et sur la présentation de son certificat de congé et de bonne conduite pendant ce temps, ainsi que du certificat relatif à l'affirmation de son intention de devenir sujet américain ; et après avoir affirmé son intention de devenir sujet américain dans le but de servir à bord d'un navire de la marine marchande des Etats-Unis, tout marin étranger . . .

Le reste de l'article porte que ce marin pourra obtenir sa licence. Ainsi, pour avoir le droit de servir à bord des navires des Etats-Unis, il faut d'abord se faire naturaliser citoyen américain; de sorte que les capitaines et les seconds canadiens ne peuvent servir à bord des navires qui, faisant voile de Buffalo, par exemple, appartiennent à des Américains, à moins de renier leur pays pour devenir sujets américains. D'autres part, la loi canadienne permet que les citoyens des Etats-Unis viennent servir à bord des navires canadiens. S'apercevant d'un tel état de choses, je doute que le Gouvernement le tolère. Il lui est loisible de ne le tolérer qu'à la condition que les marins se fassent naturaliser sujets britanniques, mais la loi le justifie de décerner des licences à des gens qui restent quand même sujets américains.

Il est d'autres dispositions de la loi dont je propose la modification dans le but d'opérer cette réforme. Pour compléter ma

proposition de loi tendant à obliger les capitaines et les seconds à se faire naturaliser sujets britanniques, je demande la modification de la disposition relative au certificat qui leur est décerné; ce certificat, je propose qu'il leur soit interdit de s'en prévaloir du jour où ils cesseront d'être sujets britanniques, qu'il ne soit valable qu'en tant que le porteur restera sujet britannique : quiconque renoncera à son allégeance au pays sera déchu de son droit de conduire un navire sur nos eaux intérieures.

M. BRODEUR : Je n'ai pas bien saisi le nom de l'auteur de la lettre dont mon honorable ami (M. Lancaster) a donné lecture. Cette lettre a-t-elle été écrite par quelque fonctionnaire des Etats-Unis ou par quelque autre personne ?

M. LANCASTER : Par les inspecteurs du département du Commerce et du Travail, service de l'inspection des bateaux à vapeur, à Buffalo, état de New-York. Ce sont eux qui sont chargés de veiller à l'application de la loi et refusent les licences aux Canadiens à moins que ceux-ci ne renoncent à leur allégeance à la couronne britannique et n'affirment leur intention de devenir citoyens américains. Cette lettre, je suis prêt à la faire tenir à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur).

Une autre disposition importante de ma proposition de loi, c'est celle qui se rapporte aux qualités requises des examinateurs de capitaines et de seconds de navires. A l'heure actuelle, on peut nommer examinateurs des gens n'entendant rien aux choses de la navigation ; le fait paraîtrait incroyable s'il n'était établi par la loi même. On peut choisir n'importe qui, un marchand de nouveautés, un avocat, un médecin, un cultivateur, un menuisier, pour le nommer examinateur des capitaines et des seconds de navires faisant le commerce dans les eaux de l'intérieur. Je sais bien que le Gouvernement ne s'adressera jamais à des personnes ne connaissant pas la navigation sur les lacs, mais si la fantaisie lui en prenait, rien ne l'empêcherait de le faire. Il me semble que la loi devrait être conçue de telle façon que ces examinateurs ne pussent être recrutés que parmi des personnes bien au fait de la navigation sur les lacs. Mon bill a pour objet secondaire de modifier la disposition relative aux qualités requises des examinateurs qui ne seraient ni avocats, ni médecins. Il suffit de signaler le mal pour qu'on y remédie sans retard.

Je sais que le Gouvernement actuel ne nommera jamais de son plein gré un homme ne connaissant pas la navigation sur les lacs, mais on pourrait lui demander de le faire ; c'est pourquoi j'estime qu'il vaut mieux, dans l'intérêt de la bonne administration de ces sortes d'affaires, qu'il puisse se prévaloir d'une loi conçue en termes précis pour ne choisir que des personnes possédant toutes les qualités nécessaires ; de cette façon, il se dispenserait de nommer les importuns qui recherchent ces sortes de positions. Il est assez peu probable que je sois jamais membre du cabinet, mais si le hasard voulait que je le devinsse, je serais bien aise, advenant le cas où je serais saisi de ces demandes importunes, qu'il existât une loi me traçant mon devoir et m'empêchant de prêter l'oreille à des sollicitations préjudiciables aux intérêts de la navigation dans nos eaux intérieures. A la faveur de la loi actuelle, le Gouvernement est libre de nommer qui bon lui semble ; c'est à lui qu'il appartient de juger si les examinateurs possèdent ou ne possèdent pas les qualités nécessaires. J'estime donc qu'il n'y a rien à perdre et beaucoup à gagner à modifier la loi de façon que les capitaines et les seconds de navires faisant le commerce sur les eaux intérieures ne soient appelés à passer leurs examens que devant des personnes entendues dans la navigation sur les lacs.

Il est encore un autre côté de la question auquel j'attribue une grande importance. Comme les navires qui font le commerce sur les lacs ne transportent pas seulement des marchandises de grande valeur, puisqu'ils ont toujours à leur bord un grand nombre de passagers, il me semble que nous ne saurions veiller avec trop de soin à ce que leurs capitaines et leurs seconds soient les plus habiles qui se puissent trouver. C'est chose facile que de tromper un examinateur ne connaissant rien aux choses de la navigation ; il est impossible d'en imposer à l'examinateur familier avec la navigation sur les lacs.

Ne voulant pas lasser plus longtemps l'attention de la Chambre, je propose la 2e lecture de la proposition de loi.

M. JOHN H. SINCLAIR (Guysborough) : Monsieur l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre sur un des articles que mon honorable ami a mentionnés dans ses observations. c'est le suivant :

> Mais personne ne sera nommé examinateur de capitaines et de seconds de navires faisant le commerce dans les eaux de l'intérieur ou la navigation de cabotage, s'il n'a lui-même l'expérience de la navigation des lacs et n'est porteur d'un certificat qui l'atteste.

Pourquoi un navigateur des lacs ? L'honorable député qui a élaboré cette proposition de loi a certainement oublié que nous avons l'océan Atlantique à l'est et l'océan Pacifique à l'ouest du pays. Il serait vraiment curieux que la loi exigeât l'expérience de la navigation des lacs chez celui qui fera subir un examen au marin de Sydney, N.-E., qui désire être promu au grade de capitaine de navire. Le bill vise le cabotage aussi bien que la navigation dans les eaux de l'intérieur. Mon honorable ami semble avoir oublié que nos côtes sont très étendues et que ceux qui les habitent n'ont aucune connaissance de la navigation des lacs.

S'il est besoin d'une disposition comme celle-ci, elle ne devrait s'appliquer qu'à la seule province d'Ontario ou à la navigation dans les eaux intérieures.

Il suffirait, ce me semble, de décréter que l'examinateur devra être lui-même un navigateur expérimenté, ou quelqu'un qui a déjà passé l'examen ordinaire de capitaine ou de second de navire. Cela vaudrait mieux, je crois, que de dire que seul le navigateur des lacs pourra être nommé examinateur.

M. FITZPATRICK : Il n'est pas décerné de certificat de navigateur des lacs.

M. LANCASTER : Ayant l'expérience de la navigation des lacs, l'examinateur ne serait-il pas en mesure de faire subir l'examen à ceux qui aspirent à devenir capitaines de cabotiers ? Un cas ne couvrirait-il pas l'autre ?

M. SINCLAIR : Je ne le crois pas. Le cabotage de l'Atlantique et du Pacifique est beaucoup plus important que la navigation dans les eaux de l'intérieur. Les caboteurs ne connaissent pas du tout la navigation des lacs, et il serait absurde de décréter que les examinateurs de capitaines de cabotiers devront avoir l'expérience de la navigation des lacs.

M. J. D. REID : J'approuve en tous points les dispositions du présent bill. Habitant les bords du Saint-Laurent, je sais que nombre de citoyens américains vivant aux Etats-Unis sont porteurs de certificats de capitaines délivrés par les autorités canadiennes, et qu'ils viennent, au détriment de nos compatriotes, prendre au Canada le commandement de nombre de nos navires marchands.

Je sais aussi que beaucoup de Canadiens —un certain nombre d'entre eux habitaient autrefois ma division—sont allés aux Etats-Unis dans le but de devenir capitaines de navires américains et qu'avant d'être admis à prendre le commandement de ces navires, ils ont dû se faire naturaliser sujets américains et conduire leurs familles aux Etats-Unis. Quand des Américains viennent faire du dragage au Canada, ils amènent avec eux un grand nombre de leurs compatriotes pour prendre soin de leur outillage. Je crois que le bill devrait avoir une portée un peu plus étendue et viser les mécaniciens aussi bien que les capitaines et les seconds ; j'espère qu'il sera possible de le modifier dans ce sens. Le nombre des marins étant assez restreint au Canada, nos navires ne devraient, tant que les lois américaines seront aussi rigoureuses à notre endroit, fournir de l'emploi qu'à nos compatriotes. Il est à espérer que la Chambre adoptera le bill et accordera au moins cette somme de protection aux marins du Canada.

M. PARDEE : Après avoir écouté les observations de ceux qui ont commenté le présent bill, il me semble que celui-ci est à plusieurs égards le fruit de sages réflexions. Toutefois la Chambre ne saurait apporter trop de prudence à l'examen d'un bill comme celui-ci qui a trait à une classe très nombreuse de notre population, car, nous avancer trop loin sur ce terrain pourrait nous faire plus de mal que de bien. J'admets volontiers qu'à mon sens nous devrions adopter des lois qui conserveraient aux nôtres le marché national ; mais, il y a dans ma propre circonscription électorale un grand nombre de navigateurs auxquels nous pourrions causer un préjudice sensible en adoptant une loi qui nous attirerait des représailles de la part des Etats-Unis.

Je ne suis pas prêt à étudier les articles du bill, parce que je ne connais pas la nature des modifications projetées. Par conséquent, je demande humblement qu'on en diffère l'examen pendant un jour ou deux pour permettre à quelques membres de la députation et à moi-même, d'en prendre connaissance et afin que je consulte, sur la portée qu'il pourrait avoir, la corporation des navigateurs de la ville où je demeure.

M. FITZPATRICK : Je crois qu'il serait avantageux de délibérer ce bill en comité. Je me propose d'en signaler certaines lacunes. Après qu'il aura subi le feu de la discussion pendant quelque temps, nous pourrons, afin d'obliger l'honorable député, le laisser en suspens avant d'en reprendre l'examen.

M. BRODEUR : Avant que le bill soit lu pour la deuxième fois, je désire faire certaines observations au sujet de quelques-uns des principes qu'il met en jeu.

L'honorable député propose que les examens aient lieu sous serment. Cette proposition est étrange. Il me semble que des examens n'ont jamais encore été passés avec cette formalité du serment. Ce serait une chose extraordinaire que d'exiger que tous ceux qui se présenteront pour subir leurs examens soient assermentés avant de répondre par écrit ou de vive voix. Je crois que l'honorable député n'a pas donné à cette question toute l'attention qu'elle mérite. A mon sens, c'est la première fois dans les annales de la législation canadienne qu'on dénonce une telle proposition.

Une autre disposition que la Chambre devra examiner avec soin c'est celle qui empêche tous les capitaines et seconds venant d'Angleterre, où ils ont subi des examens et obtenu des certificats pour des grades supérieurs, de se présenter aux examens pour obtenir au Canada le grade de capitaine ou de second, avant d'avoir habité au pays pendant trois ans.

M. LENNOX : Ce sont des sujets anglais.

M. LANCASTER : Je ne change rien à cet égard. Telle a toujours été la loi.

M. BRODEUR : Non ; l'honorable député fait erreur. Depuis la loi de 1894, tous les sujets anglais étaient admis à subir leurs examens. En 1894, la loi fut modifiée et les sujets anglais, après un séjour d'un mois,

de six mois ou de trois ans purent subir leurs examens. Or, l'honorable député propose de leur enlever ce privilège. Ceci est très grave.

M. R. L. BORDEN : Quel article ?

M. BRODEUR : Ce serait la conséquence de l'article premier. L'article de l'ancienne loi est ainsi conçu :

Des examens pourront être institués au Canada pour les sujets anglais ou les personnes domiciliées au Canada depuis trois ans au moins.

Or, l'honorable député demande qu'on prive les sujets anglais du privilège de subir ces examens, s'ils ne sont pas domiciliés au Canada depuis trois ans au moins.

M. LANCASTER : Non.

M. BRODEUR : Que l'honorable député m'excuse. C'est ce que le bill propose.

M. LANCASTER : Non.

M. BRODEUR : Je citerai à l'honorable député la loi telle qu'elle se lira après avoir été modifiée par le présent bill :

Des examens pourront être institués au Canada pour les sujets anglais domiciliés au Canada depuis trois ans au moins.

Quel est le sens de ces paroles, si ce n'est qu'un sujet anglais qui n'est pas domicilié au Canada depuis trois ans serait privé du privilège de subir les examens.

M. LANCASTER : Le ministre (M. Brodeur) désire-t-il retrancher aussi les autres mots ? S'il le désire, je le veux bien.

M. BRODEUR : Cela est différent. Je parle du bill tel qu'il est et je déclare qu'on ne l'a pas suffisamment étudié. Car l'honorable député devra convenir de la gravité de cette objection. Nous dirions aux marins de la Grande-Bretagne que, bien qu'ils soient sujets anglais, ils ne peuvent venir au Canada y subir leurs examens avant d'y avoir établi leurs domiciles depuis trois ans. On pourrait invoquer d'autres défectuosités du bill. On a suggéré de l'étudier en comité et de rendre compte de nos travaux. Je ne m'y oppose pas; mais, si je consens à ce que le bill soit lu une deuxième fois, je n'entends approuver aucun des principes qu'il renferme.

Ce bill contient certaines dispositions qui peuvent être adoptées. Avec cette réserve, je ne m'oppose pas à ce qu'il soit lu pour la deuxième fois.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le temps propice pour discuter ces détails viendra lorsque nous serons en comité. Il me semble que nous n'établissons pas un précédent très rigide en lisant ce bill pour la deuxième fois.

Il est possible, ainsi que le ministre de la Marine et des Pêcheries l'a dit, que dans sa rédaction actuelle le bill ait une portée que l'on n'avait pas prévue, mais il est presque impossible, surtout à un simple député de préparer un bill qui ne demanderait pas quelques corrections en comité. L'honorable ministre lui-même (M. Brodeur) doit se rappeler qu'il y a quelques années, le Gouvernement dont il fait partie, a déposé devant la Chambre un bill de chemin de fer auquel il a été apporté, avant son adoption finale, près de quinze cents amendements, malgré le fait que le pays avait payé une très forte somme à un avocat du Nouveau-Brunswick pour en faire la rédaction. Conséquemment, je ne crois pas que l'on ait fait aucun reproche à mon honorable ami de Lincoln et Niagara (M. Lancaster) dans ce que l'on a dit. Je crois que le Gouvernement aurait dû accepter avec reconnaissance l'aide de cet honorable député pour avoir appelé l'attention de la Chambre et du Gouvernement sur un sujet que l'on admet être digne d'être mis à l'étude.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois).

M. l'ORATEUR : Quel jour la Chambre fixe-t-elle pour la discussion en comité sur ce bill ?

Quelques VOIX : A la prochaine séance de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que le ministre voulait étudier le bill aujourd'hui en comité, mais laisser les articles en suspens.

M. BRODEUR : Je n'ai pas d'objection à discuter les articles en comité.

M. R. L. BORDEN : Il sera compris, naturellement, que le bill restera en suspens.

M. BRODEUR : Et qu'aucun des articles n'en sera adoptée.

(La Chambre se forme en comité et passe à la discussion du bill).

Sur l'article 1er.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si mon honorable ami de Lincoln et Niagara veut le permettre, j'appellerai son attention sur l'effet de cet amendement. S'il examine le statut 57-58 Victoria, chap. 22, l'art. 3, il verra que si l'amendement qu'il propose était adopté, cet article se lirait comme suit :

On pourra examiner sous serment au Canada des sujets anglais domiciliés au Canada depuis au moins trois ans.

La suite de l'article reste telle qu'elle est présentement. Le résultat de cet amendement, tel que je le comprends—naturellement il peut exister un certain degré d'incertitude—sera de rendre obligatoires les examens sous serment. Cela voudra dire que le candidat qui prêtera serment sera coupable de parjure et passible de la peine attachée à cette faute s'il commet une erreur. Ce n'est peut-être pas ce que l'hono-

rable député a en vue, j'en suis bien certain. Ensuite en rayant les mots " ou autres personnes " cela exclura de l'examen tous ceux qui ne sont pas sujets anglais et ne sont pas domiciliés au Canada depuis au moins trois ans. Je suis certain que ce n'est pas ce que l'honorable député a en vue. Je crois qu'on atteindra son but en disant " sujets anglais qui veulent devenir capitaines ou seconds, ou personnes domiciliées au Canada depuis trois ans."

M. LANCASTER : J'accepte la modification.

L'honorable M. FITZPATRICK : Que dites-vous de l'examen sous serment ?

M. LANCASTER : A ce sujet j'ai simplement un mot à dire. J'ai apporté à la préparation de ce bill plus de soin qu'on semble croire d'après ce que l'on a dit. J'ai discuté ces questions plusieurs fois avec des capitaines et seconds, qui dans ces discussions ont fait preuve de beaucoup de talent et d'intelligence. Ils m'ont fait remarquer que la valeur des certificats de patrons, sous lesquels les candidats ont servi, compte pour beaucoup dans leur examen. Il y a des gens qui aiment à passer pour bons compagnons, et qui, voulant rendre service aux autres, donnent des certificats qui ne sont pas véridiques au sujet de la longueur du temps de service, et conséquemment le niveau de la profession est abaissé par des hommes qui n'ont pas les qualités qu'ils étaient censés posséder. Il est possible que l'on puisse arriver au but que je vise dans ce bill en employant d'autres termes. Je ne prétends pas être parfait sous ce rapport. Au sujet de l'examen sous serment, l'intention n'était pas naturellement de faire d'un homme un parjure parce qu'il pourrait donner une réponse erronnée dans son exament. Le but était simplement d'arriver à obtenir des certificats véridiques au sujet du temps réel de service accompli et non pas seulement des certificats de complaisance. Si l'honorable ministre peut rédiger cet article du bill de manière à atteindre ce résultat, c'est tout ce que je désire.

M. BRODEUR : Je ne crois pas que mon honorable ami désire que l'examen lui-même soit fait sous serment; il demande seulement que le certificat que le candidat présente de son temps de service sous un capitaine ou un second soit fait sous serment.

M. LANCASTER : Ce certificat devrait être assermenté.

M. BRODEUR : Mais le candidat est obligé de déclarer que le contenu du certificat est vrai et cette déclaration équivaut à un affidavit.

M. LANCASTER : Je ne parle que du certificat que le candidat produit et je prétends que ce certificat doit avoir été fait sous serment.

M. BRODEUR : Mais je crois que ce cas est déjà prévu dans la loi actuelle qui dit que quiconque fait ou fait faire des représentations fausses dans le but d'obtenir pour lui-même ou pour d'autres personnes un certificat est coupable de délit.

M. LANCASTER : Mais celui qui a donné le certificat peut demeurer à Buffalo, à Détroit ou à Chicago et vous ne pouvez le poursuivre sans en obtenir l'extradition. Tout mon but est de protéger le sujet anglais.

M. BRODEUR : Je ne vois pas comment nous pourrions même en adoptant l'article du bill de mon honorable ami atteindre aux Etats-Unis quelqu'un qui aurait donné un certificat faux.

M. LANCASTER : Je veux que le certificat soit fait dans la forme d'une déclaration statutaire afin que l'on puisse poursuivre pour parjure la personne qui l'a donné s'il n'est pas vrai.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas comment on pourrait poursuivre des personnes en dehors de notre juridiction. Notre loi concernant les déclarations statutaires ne peut pas s'appliquer dans le cas d'une déclaration faite conformément aux lois de ce pays.

M. FITZPATRICK : Toute la question demande à être étudiée avec beaucoup de soin.

M. STOCKTON : Je désire appeler l'attention sur l'article 3. Cet article exige que l'examinateur soit dans chaque cas un navigateur compétent sur les lacs. C'est placer en position désavantageuse le commerce de cabotage et les examens de ceux qui veulent s'y consacrer dans les Provinces maritimes. Le bill devrait exiger que l'examinateur soit un navigateur compétent sur les lacs et sur les côtes.

M. LANCASTER : J'accepterai cela.

M. BRODEUR : Nous n'avons pas de loi au sujet des navigateurs sur les lacs.

M. LANCASTER : Effaçons le mot " lac " et disons seulement navigateur compétent.

M. BRODEUR : Je crois que nos règlements vont assez loin jusqu'à présent ; nous n'avons pas eu de plaintes sérieuses à leur sujet. Voici notre règlement :

Aucune personne n'agira comme examinateur de candidats pour obtenir des certificats de capitaines et seconds, à moins d'avoir été régulièrement nommé et d'avoir reçu de l'examinateur en chef un certificat qu'il est compétent à agir comme examinateur.

Or supposons que nous ayons à nommer un examinateur pour Ontario connaissant la navigation des lacs, naturellement l'examinateur en chef devra voir à ce que cet examinateur ait les connaisances voulues sur la navigation des lacs. Lorsqu'il s'agi-

ra de nommer un examinateur pour les Provinces maritimes, naturellement encore il devra veiller à ce que cet homme soit au fait de la navigation côtière ou de la navigation dans cette partie du pays. De sorte que je crois que mon honorable ami compliquerait sérieusement la situation en laissant dans son bill les mots " navigation des lacs." Je crois que nos règlements suffisent amplement pour le présent. En outre, je ne sache pas que l'on se soit jamais plaint de la compétence des examinateurs, et je crois que cet article devrait être biffé.

M. R. L. BORDEN : Avant que nous abandonnions l'article 1, laissez moi dire qu'on ne semble pas avoir beaucoup parlé de l'objet principal de cet article qui est d'empêcher les marins qui viennent des Etats-Unis d'obtenir des certificats de capitaines ou seconds les autorisant à naviguer dans les eaux intérieures et rivières du Canada. Que pense le Gouvernement de cette proposition de mon honorable ami de Lincoln et Niagara (M. Lancaster) ? Nous n'avons pas beaucoup discuté ce point jusqu'à présent bien qu'il me semble avoir été le but principal de cet article du bill de mon honorable ami, si je ne fais pas erreur.

M. LANCASTER : Au sujet de la proposition de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, je désire demander quel sera l'effet de la suppression du mot " lac " ? Ce que nous voulons tous c'est que le capitaine ou le second soit un navigateur compétent. C'est ainsi que je considère la chose.

M. BRODEUR : Au sujet du point soulevé par l'honorable chef de l'opposition je dois dire que je n'y ai pas porté beaucoup d'attention parce que je me suis contenté de prendre ce qu'il y avait dans le bill. J'ai pensé que le bill était injuste à l'égard des capitaines et seconds anglais qui viennent dans ce pays, et qu'il paraissait rédigé de manière à empêcher pendant trois ans à subir leurs examens, les candidats venant d'Angleterre qui n'avaient pas résidé dans ce pays depuis trois ans. C'est ainsi que j'ai compris la chose.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre n'a pas vu le bill sous ce jour-là c'est très bien, et il a certainement besoin d'un peu de temps pour l'étudier avant de déclarer quelle est la politique du Gouvernement à son égard.

M. BENNETT : Dans la partie de la baie Georgienne que j'habite et où vivent un très grand nombre de capitaines et seconds de bateaux, je dois dire que le sentiment est très opposé à la permission accordée aux capitaines américains de naviguer sur des bateaux canadiens et dans les eaux canadiennes ainsi que la chose se pratique aujourd'hui. En ces dernières années, on a remorqué de grandes quantités de bois flottant sur les rives nord de la baie Georgienne et du lac Huron jusque dans l'état du Michigan et autres points des Etats-Unis. Cependant cela ne se pratique plus mais on a commencé à permettre à un grand nombre de remorqueurs américains d'éluder par différents moyens les lois du pays et maintenant on prend tous les moyens possibles de faire entrer dans le pays des navigateurs américains. On est très monté dans les villes de Midland, Collingwood et autres points de la baie contre cette pratique.

M. BRODEUR : Ces navigateurs ont-ils des certificats canadiens, ou viennent-ils ici remplir l'office de capitaines sans certificats ?

M. BENNETT : J'ai entendu faire les deux plaintes, savoir, que l'on accorde des certificats du Canada à des Américains et de plus, que des Américains viennent naviguer dans nos eaux sans certificats canadiens. Je connais les sentiments et les désirs des navigateurs dans cette partie du pays, de même que sur les autres lacs et j'ai vu des requêtes dans lesquelles on se plaignait et j'espère que le Gouvernement jugera à propos d'approuver l'action prise par mon honorable ami de Lincoln et Niagara, et de permettre que ce bill soit adopté afin que la navigation soit réservée aux Canadiens. Je serai même disposé à approuver l'honorable député de Leeds et à dire que ce bill devrait s'appliquer non seulement aux capitaines mais aussi aux mécaniciens.

M. SINCLAIR : Je veux appeler l'attention de l'auteur du bill (M. Lancaster) sur l'article 2 qui dit que le candidat doit donner le nom du capitaine sous lequel il a servi. Or il lui sera peut-être difficile quelquefois de se conformer à cette obligation. Nous savons tous que les matelots ne servent pas sous un capitaine très longtemps. Quelquefois un matelot sera employé pendant deux ou trois mois sur un bateau et, ensuite, ira sur un autre et quelquefois, avant que ses deux années soient écoulées, il aura changé plusieurs fois de capitaine. Il peut arriver ensuite que ces capitaines soient absents du pays, quelques-uns peuvent être morts et le candidat aura peut-être de la difficulté à obtenir son certificat. En Angleterre le système est différent, le matelot est engagé par un fonctionnaire de la chambre de commerce, qui le paie lorsque son voyage est terminé, et ce fonctionnaire tient un registre du nombre de jours durant lesquels le matelot a navigué, et lorsque celui-ci demande une promotion, on n'a qu'à consulter les archives pour voir pendant combien d'années le matelot a été en service actif. On tient à cet effet un registre officiel. Nous n'avons pas de système semblable au Canada pour notre navigation côtière et la navigation intérieure. Je crois qu'il sera bon de modifier notre loi et de confier à un officier de douane ou à un autre officier le soin de tenir registre de l'emploi, du renvoi, ou du transfert du

matelot et la longueur du temps qu'il a servi, enfin de tenir un registre officiel de ses années de service.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais demander au ministre de nous dire quelle est la coutume actuelle sur les lacs ? Est-ce que les citoyens des Etats-Unis qui ne sont pas munis de certificats réguliers de compétence de la part des autorités américaines viennent naviguer dans nos eaux comme capitaines, mécaniciens ou seconds sur des vaisseaux canadiens ?

M. BRODEUR : Non, il faut qu'ils soient Canadiens et sujets anglais d'abord. S'ils sont étrangers, il faut qu'ils aient demeuré dans le pays pendant trois ans avant de pouvoir subir un examen et d'agir comme capitaines ou seconds.

M. R. L. BORDEN : Sont-ils tenus d'avoir leur domicile dans le Canada ?

M. BRODEUR : Il faut qu'ils aient eu un domicile dans le Canada pendant trois ans avant de pouvoir remplir les fonctions de capitaines ou seconds. Mon honorable ami, le député de Simcoe (M. Bennett), a dit il y a quelques instants, que des Américains avaient trouvé de l'emploi sur nos vaisseaux. Mes renseignements sont qu'il en vient très peu pour subir leurs examens, parce qu'ils sont tenus de résider trois ans en Canada avant de pouvoir subir ces examens. Il y en a très peu qui font cela. Je crois que mon honorable ami avait en vue un autre ordre de choses auquel cet article pourrait remédier. Je veux parler des vaisseaux américains naviguant dans nos eaux et qui emploient des capitaines des Etats-Unis. Je crois que c'est là la difficulté que mon honorable ami a en vue, mais au sujet de ces certificats de capitaines et seconds, la loi dit effectivement qu'un candidat qui demande un certificat de capitaine ou second sur un vaisseau canadien doit être sujet anglais. S'il est né à l'étranger, il faut qu'il réside pendant trois ans au Canada avant d'avoir le droit de passer à l'examen. Ce sont les deux seuls cas dont nous ayons à nous occuper dans ce bill, et il se présente très peu de cas de ce genre. Je ne crois pas, bien que je sois pris à l'improviste et que je parle sans avoir étudié la question soulevée par mon honorable ami, que cette résolution soit nécessaire parce qu'il y a très peu de cas, si même il y en a, où les Américains viennent passer trois années ici pour subir leurs examens.

M. L. G. McCARTHY : De quelle manière fait-on la preuve du temps qu'un étranger a vécu au Canada, et devant qui cette preuve est-elle faite ?

M. BRODEUR : Le candidat est tenu de faire une déclaration conforme et s'il fait une fausse déclaration, il s'expose à être cité en cour criminelle pour délit.

M. MACPHERSON : Des capitaines et seconds dans Vancouver, ainsi que des mécaniciens, m'ont informé que la plupart de ceux qui sont engagés come pilotes, seconds et mécaniciens sur les navires anglais faisant le service de la rivière Yukon, sont originaires des Etats-Unis. L'honorable ministre ne pense pas qu'il en soit ainsi.

M. BRODEUR : Je ne dis pas cela.

M. MACPHERSON : Je n'hésite pas à déclarer qu'on s'est simplement moqué de la loi au Yukon. C'est ce que m'ont dit les capitaines de navires qui sont revenus à Vancouver après avoir tenté d'obtenir des positions dans le Yukon.

M. BRODEUR : Ce serait une infraction à la loi.

M. MACPHERSON : Absolument. On m'a informé également que des mécaniciens originaires des Etats-Unis ont été autorisés par les fonctionnaires canadiens à exercer leur profession sur la rivière Yukon. Je ne suis pas prêt à déclarer catégoriquement qu'il en est ainsi; mais c'est ce qu'on m'a dit, et j'ai eu communication de lettres qui corroborent fortement la déclaration que je fais en ce moment. Bien que le projet de loi ne réponde peut-être pas entièrement au besoin, je suis d'avis que son auteur (M. Lancaster) est bien inspiré en cherchant à faire tout ce qu'il est possible pour éloigner du pays les capitaines, seconds et mécaniciens originaires des Etats-Unis, et réserver ces emplois pour nos gens. Il faudrait user de représailles; les Américains nous appliquent une loi excessivement sévère, et je ne vois pas pourquoi notre gouvernement ne ferait pas tout ce qu'il peut pour empêcher les citoyens des Etats-Unis d'éluder notre loi comme ils le font aujourd'hui, si j'en crois les renseignements qui me sont parvenus de source autorisée.

M. LANCASTER : Je puis assurer au ministre que ces cas se produisent beaucoup plus fréquemment qu'il ne semble le croire. S'il vivait comme moi à proximité du canal de Welland, il se rendrait compte du grand nombre d'hommes qui, sans être sujets britanniques, sont employés sur les navires canadiens utilisant le canal. Ils tournent simplement la loi en déclarant qu'ils ont été domiciliés à Toronto, Ste. Catharines, ou quel que autre endroit du Canada, durant trois années, tandis que, de fait, ils n'ont visité ces endroits que de temps à autre, n'y ont passé qu'une partie du temps et que leurs femmes et leurs enfants n'ont cessé de vivre au Etats-Unis. Vous ne pourrez mettre un terme à cet abus autrement que par une mesure semblable à celle que je propose, qui permet de dire à ces hommes : A moins d'être sujet britannique nous n'avez pas le droit d'être employé sur ces navires. Si nous sommes tous d'accord qu'ils devraient être sujets britanniques, il ne saurait y avoir de mal à le dire. Je suis disposé à prêter l'oreille à toute proposition du ministre tendant à améliorer la loi. Le principe

que je défends est celui du Canada aux Canadiens ou du moins aux sujets britanniques.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris le ministre, on n'élude pas la loi sur les lacs, comme on le fait, d'après l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson), sur la rivière du Yukon ?

M. BRODEUR : Non, je n'ai pas de renseignements à cet égard. On ne m'a pas informé que des certificats aient été accordés de la manière indiquée par l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson). Je vais aller aux renseignements, car il me semble un peu étrange que des certificats aient été accordés d'une façon aussi irrégulière.

M. R. L. BORDEN : La loi des Etats-Unis ne permet pas qu'un capitaine ou qu'un second reçoive un certificat de compétence à moins qu'il ne devienne citoyen des Etats-Unis. Ce que je dis n'est-il pas exact? Est-il vrai que la loi des Etats-Unis ne permette pas qu'il soit accordé un certificat de compétence à un capitaine, ou à un second, sans qu'il devienne citoyen du pays?

M. BRODEUR : Je n'en suis pas très sûr, mais d'après mon interprétation de la loi, il me paraîtrait qu'ils sont obligés de prêter le serment d'allégeance, sans être tenus de se faire naturaliser. Je ne suis pas très sûr de ce que je dis là. Après lecture du document que vient de me remettre l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), je dirais que la loi les oblige simplement à prêter serment d'allégeance au gouvernement des Etats-Unis, sans les contraindre à devenir citoyens américains.

M. J. D. REID : Ils sont aussi tenus d'y résider ?

M. BRODEUR : C'est également ce que prescrit notre loi.

M. J. D. REID : Je connais des Américains qui demeurent aux Etats-Unis et qui sont porteurs de certificats canadiens.

M. LANCASTER : J'ai pris connaissance de la loi des Etats-Unis ; elle édicte que ces gens devront d'abord déclarer qu'ils ont l'intention de devenir citoyens des Etats-Unis ; et qu'une fois cete déclaration faite on doit les considérer comme tels, de sorte qu'ils se mettent dans la position de citoyens des Etats-Unis. Elle établit simplement la procédure à suivre ; elle déclare qu'ils sont citoyens, et une fois ces formalités remplies, ils peuvent être employés sur le navire.

M. BRODEUR : Ils sont tenus de se faire naturaliser.

M. LANCASTER : Oui, aux termes de cet article.

M. W. F. MACLEAN : Il se peut que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) néglige de nous faire part de renseignements que nous aurions intérêt à connaître. Les journaux nous ont dit que prochainement, à un banquet de pèlerins à New-York, il sera fait une déclaration très importante au sujet des relations entre le Canada et les Etats-Unis. Il est probable qu'il est intervenu quelque entente touchant la réciprocité, en cette matière comme en d'autres, et pour savoir à quoi s'en tenir là-dessus le pays devra attendre que ce dîner ait eu lieu et que cette déclaration ait été faite.

Sir WILFRID LAURIER : Cela a-t-il paru dans le " World " ?

M. W. F. MACLEAN : Non, ce sont les organes du très honorable premier ministre qui en ont publié la nouvelle.

M. BRODEUR : L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) aura-t-il l'obligeance de me renseigner au sujet de ces certificats accordés dans le Yukon et dont il nous a parlé ?

M. MACPHERSON : Avec plaisir ; je pense que les archives du département renferment quelque correspondance à cet égard.

M. R. L. BORDEN : En tout cas, le ministre voudra bien prendre note de ce que dit le député de Grenville (M. Reid), qu'à sa connaissance il se trouve un capitaine citoyen des Etats-Unis, domicilié de l'autre côté des lignes, qui a reçu un certificat de compétence et fait fonction de capitaine d'un navire canadien. C'est clairement là un cas dans lequel on élude la loi.

M. BRODEUR : Il se peut que la loi ait été violée et que l'on ait accordé des certificats d'une manière qui n'était pas absolument légale. Mais il existe un texte de loi réglant ce cas et l'on peut se demander s'il est bien nécessaire de modifier la loi quand elle renferme toutes les prescriptions nécessaires.

M. L. G. McCARTHY : Chose certaine, les navigateurs des grands lacs sont convaincus, comme l'a déclaré le député de Simcoe-est (M. Bennett), que cette loi n'est pas appliquée suivant l'intention du législateur. J'ignore si c'est la faute des fonctionnaires qui sont chargés de surveiller son application ; mais les capitaines et seconds canadiens sont parfaitement convaincus qu'on ne leur accorde pas une protection aussi efficace que celle assurée aux capitaines et seconds américains aux termes de la loi des Etats-Unis; et je désire m'inscrire comme endossant énergiquement l'opinion exprimée par l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) qui voudrait rendre aussi difficile l'octroi, dans notre pays, de permis aux capitaines et seconds originaires de la république voisine que l'est pour un capitaine ou second originaire du Canada l'obtention d'un certificat aux

Etats-Unis. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir le moindre inconvénient à l'adoption d'une telle mesure.

M. FITZPATRICK : Une telle mesure ne serait peut-être pas suffisante. Je n'ai pas examiné l'acte, mais, si je ne me trompe il se contente de dire que pour être admis à l'examen il sera nécessaire de déclarer qu'on se propose de se faire naturaliser citoyen des Etats-Unis. Il se peut que le candidat ne mette jamais son projet à exécution, ne fasse jamais un pas de plus, de sorte que nous ne serions pas beaucoup plus avancés. A mon avis, nous devrions nous assurer s'il ne serait pas possible de restreindre l'émission de ces certificats à des sujets britanniques domiciliés au Canada et les déclarer valables aussi longtemps seulement que le porteur continue d'être domicilié au Canada. C'est peut-être là que nous trouverons la solution la plus satisfaisante de la difficulté.

M. TAYLOR : J'ai pris connaissance de la loi des Etats-Unis ; mais il est un cas qu'il m'a été donné d'observer. La maison Folger frères, de Kingston, possède une ligne de bateaux à vapeur qui fait le service des Mille-Iles. Ces bateaux sont inscrits aux Etats-Unis. On voulait retenir les services de M. Carnegie, de Rockport, comme capitaine d'un de ces bateaux. Mais afin de se mettre en règle, il lui fallut transporter sa famille à Cap-Vincent et y vivre un certain temps avant d'obtenir ses certificats. Il lui fallut établir son domicile aux Etats-Unis, y vivre et s'y faire naturaliser avant d'être admis à commander sur un navire.

M. BRODEUR : Les termes de la loi canadienne ne sont-ils pas analogues ? Le capitaine ou le second d'un navire canadien enregistré n'est-il pas tenu d'être sujet britannique ?

M. R. L. BORDEN : Non, il suffit qu'il ait été domicilié au Canada durant trois ans.

M. J. D. REID : Un citoyen des Etats-Unis qui se transporte au Canada et qui fait le service comme timonier ou autrement sur un navire canadien durant trois ans peut se faire accorder un certificat de capitaine, même si durant toute cette période il a eu son domicile sur la rive américaine. Le fait s'est produit à ma connaissance ; le porteur du certificat n'avait jamais été domicilié au Canada.

M. BRODEUR : C'est une violation de la loi actuelle.

M. J. D. REID : C'est ce que je prétends. Il a ses certificats de capitaine et il lui est permis de commander un navire sur l'une et l'autre rive. Il est porteur d'un certificat des Etats-Unis ; si on lui offre un salaire plus élevé sur un navire américain, il accepte ; sinon il s'engage sur un navire canadien. Il y a là une injustice pour les citoyens du Dominion.

M. LANCASTER : Le ministre observera que, aux termes de la loi actuelle, tout ce qu'on a à faire c'est de prouver, d'une manière ou d'une autre, qu'on a été domicilié au Canada durant trois ans ; et alors on obtient un certificat qui est valide pour toujours.

Il est toujours citoyen américain ; il l'était lorsqu'il a obtenu son certificat. Mais il amène sa famille de Buffalo à Niagara-Falls ou de Détroit à Windsor, peut-être même jusqu'à St. Catharines, à onze milles de la frontière, parce que, là, il peut facilement s'engager sur les bateaux qui traversent le canal Welland, et il demeure dans ces endroits pendant une partie des trois années, afin qu'on ne l'accuse pas de parjure lorsqu'il prêtera serment qu'il a habité le pays. Il reçoit alors un certificat de capitaine pour toujours ; cependant, il n'a jamais été citoyen du Canada. Aux Etats-Unis, il peut obtenir du travail à titre de citoyen américain et au Canada, il prive les Canadiens de travail.

Sur l'article 2.

Ledit article 3 est encore modifié par l'addition des paragraphes suivants :

2. " Personne n'est admis à se présenter à l'examen pour le grade de capitaine à moins d'avoir obtenu un certificat de capacité pour le grade de second, d'avoir servi en qualité de second durant au moins douze mois et de produire, de la part du capitaine sous les ordres duquel il a ainsi servi, une déclaration statutaire en faisant foi.

3. " Personne n'est admis à se présenter à l'examen pour le grade de second à moins d'avoir servi en qualité de timonier durant une période de vingt-quatre mois et de fournir à l'examinateur, de la part du capitaine sous les ordres duquel il a ainsi servi, une déclaration statutaire en faisant foi.

M. A. K. MACLEAN : Je désire appeler votre attention sur le paragraphe 3 de l'article 2 qu'on vient de lire. On se propose de l'ajouter à l'article 4 du chapitre 42 des statuts de 1894 qui a remplacé l'article 3 du chapitre 73 des statuts revisés. Or, l'article 4 des statuts de 1894 prescrit des examens pour les capitaines et seconds de bateaux naviguant dans les eaux intérieures ou faisant le cabotage. D'après un article précédent, la navigation de cabotage comprend :

Un voyage entre le Canada et Terre-Neuve ou Saint-Pierre ou Miquelon, ou un port ou lieu des Etats-Unis d'Amérique ou des Antilles ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique centrale, ou du Mexique.

Si la loi subit cette retouche, il s'ensuivra que quiconque—un habitant de la Nouvelle-Ecosse, par exemple—désirera obtenir un certificat de capitaine ou de second devra prouver à l'examinateur qu'il a servi en qualité de timonier durant une période de

vingt-quatre mois. Cette disposition me paraît singulière, mais il y a peut-être moyen de la justifier. L'honorable député (M. Lancaster), je le suppose, a l'intention d'exiger que le candidat serve en qualité de timonier à bord d'un bateau naviguant dans les eaux intérieures, de sorte qu'il serait déraisonnable d'empêcher une personne de demander un certificat de capitaine ou de second dans l'une des provinces maritimes, par exemple, et de subir l'examen parce qu'elle n'aurait pas servi en qualité de timonier durant une période de vingt-quatre mois.

M. LANCASTER : Pourquoi ?

M. A. K. MACLEAN : Parce que cela ne la met pas en état d'exercer le métier. Je propose de biffer le paragraphe 3.

M. DANIEL : C'est absurde.

M. LANCASTER : Il vaut mieux ne pas nous hâter de biffer ce paragraphe. En effet, la corporation des capitaines et seconds, après avoir discuté cette question avec moi, m'a convaincu qu'il fallait nécessairement avoir servi en qualité de timonier avant de remplir les fonctions de second. Voici maintenant l'honorable député qui déclare que cette exigence est absurde. Il pourra peut-être m'apprendre comment un second pourrait commander un bateau s'il n'a aucune expérience en qualité de timonier.

M. DANIEL : Je désire que l'honorable député m'explique ce qu'il entend par timonier.

M. LANCASTER : L'honorable député ne doit pas me demander ce qu'il faut entendre par timonier.

M. DANIEL : Je vous le demande.

M. LANCASTER : Eh bien, je regrette de lui dire que je ne puis pas gaspiller le temps de cette manière, car quiconque s'occupe de navigation sait ce qu'on entend par timonier. Si nous devions donner la définition exacte d'un timonier, on pourrait nous dire que nous avons omis certaines de ses fonctions. Ce mot a un sens propre et il est compris de tous les navigateurs.

M. R. L. BORDEN : Pas en ce qui a trait au cabotage.

M. LANCASTER : L'article a trait à la navigation dans les eaux intérieures en particulier. S'il est vrai que cet article renferme des mots qui ne s'appliquent pas au cabotage, je ferai observer que ce n'est pas moi qui ai mentionné les bâtiments caboteurs; l'article de la loi que je désire retoucher a confondu les deux choses. Quelques-uns de mes voisins me posent des questions à demi-voix et s'attendent que je leur répondrai, mais ils refusent de se lever pour expliquer ce qu'ils veulent dire.

M. A. K. MACLEAN : Plairait-il à l'honorable député de s'expliquer ?



M. LANCASTER : L'honorable député qui est derrière moi (M. A. K. Maclean), si je comprends bien, déclare que cet article ne saurait s'appliquer aux bâtiments caboteurs. L'honorable représentant de Lunenburg (M. A. K. Maclean) trouverait-il à redire si on l'appliquait à la navigation dans les eaux intérieures? C'est mon intention et, pour faire disparaître les objections de mon honorable ami, je consentirai à ajouter une disposition dans ce sens-là. Si ce paragraphe n'a pas d'importance en ce qui concerne le cabotage, les capitaines et les seconds que j'ai consultés m'ont dit qu'il était important pour la navigation dans les eaux intérieures. Par conséquent, si cela convient à l'honorable député, je restreindrai l'application de ce paragraphe à la navigation dans ces eaux de manière à exclure le cabotage.

M. A. K. MACLEAN : Je ne puis dire que cela suffira, car l'objection que j'ai soulevée pourrait également s'appliquer à la navigation dans les eaux intérieures. Il est fort possible qu'il y ait des voiliers sur les grands lacs du Canada. Il m'est impossible de donner une définition pratique d'un timonier. Si l'honorable député pouvait nous fournir cette définition, la difficulté serait aplanie en grande partie. Je suis d'avis qu'on devrait supprimer le paragraphe.

M. LENNOX : Il a été convenu, je crois, que le sort du bill ne serait pas décidé aujourd'hui, mais qu'après avoir délibéré cette proposition de loi, nous la laisserions en suspens pour en reprendre l'étude plus tard. Un timonier, selon moi, est une personne qui sert à bord sous un capitaine. Nous pourrions faire disparaître l'objection qu'on a soulevée en ajoutant après le mot " timonier " les mots " ou d'être une personne qui a servi à bord d'un voilier ". La difficulté, j'imagine, provient de ce qu'à bord de certains voiliers il n'y a pas de timonier. Cependant, le but que poursuit l'auteur du présent bill saute aux yeux et, en laissant le bill en suspens, il ne sera pas difficile, avec le concours du ministre de la Marine et des Pêcheries et du ministre de la Justice, de trouver une expression qui s'adaptera à tous les cas qui peuvent se présenter non seulement en rapport avec le cabotage, mais aussi, en rapport avec la navigation dans les eaux intérieures du Canada.

J'approuve cordialement le principe sur lequel repose le présent bill. Bien que je n'habite pas près du littoral, je ne suis pas assez éloigné des navigateurs des grands lacs du Canada pour que les conversations que j'ai eues avec plusieurs d'entre eux ne m'aient pas appris quel détriment leur cause l'injuste concurrence des citoyens américains. Je voudrais que le bill ne reconnaisse ce privilège qu'à ceux qui, non seulement, sont domiciliés au Canada mais sont véritablement des sujets anglais soit du Canada soit des Iles britanniques.

M. E. M. MACDONALD : Le texte de loi proposé par l'honorable député de Lincoln

me semble si vague que la chose la plus sage dans le moment serait d'écouter le conseil qu'on nous a donné de laisser le bill en suspens pour en reprendre l'étude plus tard. Le représentant de Lunenburg l'a fait observer, l'article 2 créerait de graves complications relativement au cabotage et causerait les plus grands embarras dans toute l'étendue des Provinces maritimes. Je suis certain que l'honorable député, après réflexion, reconnaîtra que, dans le cabotage, il n'y a pas à bord de timonier.

M. LANCASTER : J'ai déjà proposé de restreindre l'application du paragraphe à la navigation dans les eaux intérieures. A quoi bon chercher noise au sujet d'une question qui a été réglée ?

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député doit permettre qu'on discute les propositions de loi qu'il dépose lorsqu'elles ont trait à des questions auxquelles d'autres s'intéressent.

M. LANCASTER : Lorsqu'un incident est vidé, à quoi bon y revenir ?

M. E. M. MACDONALD : Je soumettrai une autre difficulté à l'honorable député. En vertu de l'article 2, le candidat ne peut prouver qu'il a servi que par la déclaration statutaire du capitaine sous les ordres duquel il a servi. Ce capitaine peut être décédé ou avoir quitté le pays et le candidat ne pourrait pas obtenir cette déclaration.

L'honorable député se propose d'empêcher les Américains de se procurer des certificats qui leur permettraient de servir à bord des bâtiments canadiens. C'est là une proposition que la Chambre devra étudier avec soin. Entre le projet de loi de l'honorable député et la loi des Etats-Unis, il y a cependant une différence. En vertu de la loi américaine sur la naturalisation, une personne se rendant aux Etats-Unis peut obtenir ce qu'on appelle vulgairement ses premiers papiers. Elle peut faire une déclaration de son intention de devenir citoyen américain, ce qui lui permettra d'obtenir un certificat de capitaine ou de second. Il n'y a pas de loi semblable au Canada, et le bill de l'honorable député obligerait une personne venant au Canada dans l'intention de s'y établir à attendre l'expiration du temps fixé par la loi pour devenir sujet anglais, avant de pouvoir remplir les fonctions de capitaine ou de second. A cet égard, sa proposition de loi est plus rigoureuse que la loi des Etats-Unis. Je suis d'accord avec l'honorable député lorsqu'il désire n'accorder qu'à nos concitoyens le privilège de commander les bâtiments canadiens, mais il faut agir avec la plus grande circonspection et n'adopter une loi qu'après une étude des plus approfondies.

M. LANCASTER : Si le présent bill ne convient pas, l'honorable député nous dira peut-être ce qu'il a à suggérer pour en tenir lieu.

M. MACDONALD : L'honorable député est l'auteur de cette proposition de loi. Je la critiquerai en temps et lieu.

M. A. K. MACLEAN : Je me range à l'avis du représentant de Pictou qui dit qu'il ne serait pas sage de vouloir faire adopter le bill tel que présentement rédigé. Il devra subir des modifications radicales. Tout en approuvant le principe sur lequel il est basé, je crois que l'honorable député de Lincoln ne l'a pas rédigé avec assez de soin et je propose que le comité lève la séance, rende compte de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

M. STOCKTON : L'honorable ministre de la Justice a laissé entendre d'une façon bien positive qu'aucun de ces articles ne serait adopté aujourd'hui, mais qu'il proposerait le renvoi de cette proposition de loi à un comité qui serait chargé de l'étudier.

Le but principal que l'auteur de ce bill se propose d'atteindre est excellent, en ce sens surtout qu'il ne permettra qu'aux seuls sujets britanniques d'agir en qualité de capitaines ou de seconds à bord des navires enregistrés au Canada. Sommes-nous prêts à accepter ce principe ? C'est là une question qui peut être discutée à bon droit. Il n'est pas nécessaire maintenant de proposer tel ou tel amendement, puisque cette matière ne nous est soumise à l'heure qu'il est que pour nous permettre de la discuter. Lorsque ce bill sera de nouveau mis en discussion, si l'honorable député de Pictou (M. G. M. Macdonald) croit devoir suggérer certains changements importants dans le but de protéger les navires qui font le cabotage du littoral de la Nouvelle-Ecosse et de celui du Nouveau-Brunswick, nous serons tout disposés à discuter les raisons qu'il pourra invoquer.

M. BRODEUR : On ne saurait soulever d'objection à ce que la Chambre discute, sans en adopter aucun, les différents articles de cette proposition de loi, puisque cela est de nature à simplifier la discussion plus tard. Il serait peut-être opportun de renvoyer ce bill à un comité spécial. Mon honorable ami de Simcoe (M. Lennox) a soulevé une objection quant à l'emploi du mot " timonier " dans le paragraphe 3.

M. LENNOX : J'ai suggéré de substituer à "timonier" le mot "marin", ce qui donnerait au texte une portée plus générale. Je ne connais pas parfaitement les termes employés par les marins, mais mon but est de rendre cet article plus général de façon à ce qu'il s'applique, non seulement aux timoniers, mais encore à tous ceux qui remplissent un emploi semblable à bord des voiliers . . .

M. STOCKTON : En lisant superficiellement cet article, nous serions portés à croire que cette disposition ne s'applique qu'aux timoniers employés sur les steamers.

Le "timonier" à bord d'un voilier n'a pas un emploi bien défini, car tout marin qui est bon timonier doit à son tour tenir la barre.

M. SINCLAIR : Un bon timonier est un marin qui sait gouverner un navire, tandis qu'un homme d'équipage ne doit s'occuper que du travail à faire sur le pont. Cette distinction est bien tranchée surtout à bord des navires à voiles.

M. BRODEUR : Les fonctionnaires du département m'informent qu'à différentes reprises des gens se sont plaints de ne pouvoir que très difficilement se procurer les services de capitaines et de seconds. On a rapporté que certains propriétaires de navires n'avaient pas retenu les services de Canadiens en qualité de capitaines et de seconds. Les intéressés ont répondu qu'il leur avait été impossible de se procurer les services de marins canadiens en cette qualité. Je crains que cette période de vingt-quatre mois durant laquelle un timonier doit faire le service avant d'avoir son brevet, ne soit trop longue.

M. R. L. BORDEN : Quel est le grade d'un timonier à bord d'un steamer ? Fait-il partie du corps des officiers?

M. J. D. REID : Sur les navires qui font la navigation du Saint-Laurent un matelot ne peut devenir timonier avant d'avoir rempli pendant un an ou deux l'emploi de manœuvre sur le pont. C'est alors qu'il apprend du second l'usage de la boussole.

M. DANIEL : Je comprends qu'à bord d'un steamer, l'emploi de timonier constitue un grade par lui-même. Les steamers ont des capitaines et des seconds, de même qu'ils ont des timoniers et des hommes d'équipage qui travaillent sur le pont. Le timonier n'agit pas en cette dernière qualité. Mais sur les voiliers tout bon matelot doit pouvoir faire son quart à la barre. Je crois que si ce paragraphe se lisait comme suit, cela vaudrait mieux :

Personne n'est admis à se présenter à l'examen pour le grade de second à bord des navires naviguant dans les eaux intérieures du Canada, avant d'avoir occupé le poste de timonier pendant une période de vingt-quatre mois.

Telle que rédigée actuellement, cette disposition peut présenter des inconvénients et soulever des objections.

M. BRODEUR : Il me semble que si, lorsqu'il s'agit de la navigation intérieure, nous exigeons que le certificat du capitaine sous lequel un marin a servi, doit être fait dans la forme d'une déclaration solennelle, et que si nous n'exigeons pas cette déclaration dans le cas des certificats donnés par le capitaine d'un navire maritime, il y a un manque d'uniformité.

M. DANIEL : La navigation intérieure se fait principalement, sinon toujours, par les steamers, et comme les voiliers font la navigation transocéanique autant que les steamers, ce qu'on doit exiger comme preuve de capacité dans un cas peut devenir inutile dans l'autre.

M. BRODEUR : Mais ce que je veux faire ressortir, c'est qu'il peut n'y avoir aucune raison d'insister sur une déclaration solennelle dans le cas des navires faisant la navigation intérieure et non dans le cas des navires transocéaniques.

M. DANIEL : Ce sont là deux choses bien différentes.

M. FITZPATRICK : Je voudrais appeler l'attention de mon honorable ami sur la longueur de la période d'épreuve à laquelle doit être soumis celui qui veut obtenir les certificats en question. Vingt-quatre mois sont une période un peu longue. On se rappellera que la navigation intérieure est limitée à six mois, tous les ans ; il faudra donc quatre ans d'épreuve. L'honorable député veut peut-être parler de deux saisons de navigation. Aussi lorsque nous reprendrons la discussion de ce projet de loi, il devra tenir compte de l'objection que je soulève.

M. LANCASTER : Les capitaines et les seconds que j'ai consultés m'ont dit que trois ans était une période d'épreuve assez longue. La navigation intérieure dure environ huit mois, et c'est sur ce calcul que j'ai basé ce paragraphe du bill. Cependant, dix-huit mois sont peut-être une période suffisante.

Article 3 :

L'article 4 de l'Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires est modifié par l'addition des mots suivants à la dernière ligne : "mais personne ne sera nommé examinateur de capitaines et de seconds de navires faisant le commerce dans les eaux de l'intérieur ou la navigation de cabotage, s'il n'a lui-même l'expérience de la navigation des lacs et n'est porteur d'un certificat qui l'atteste".

M. LANCASTER. Les députés qui m'entourent semblent croire que le mot "lacs" doit être retranché, ce qui limitera l'application de cette disposition. Il faudra donc que celui qui voudra obtenir ce certificat soit un navigateur habile.

M. BRODEUR : Ce n'est pas tout, car l'honorable député (M. Lancaster) réclame par son bill un certificat qui n'est pas exigé par la loi actuelle.

M. LANCASTER : D'une façon générale et vu qu'on n'a pas l'intention d'adopter ces articles aujourd'hui, je ne vois aucune objection à biffer le mot "lacs". Je suis heureux qu'on me fournisse l'occasion d'examiner plus à fond cet article.

Article 4 :

L'article substitué à l'article 7 dudit acte par l'article 2 du chapitre 41 des statuts de 1891 est modifié par l'addition des mots suivants, après

le mot "remorqueurs", à la seizième ligne : "les dits certificats étant subordonnés à la condition de devenir nuls si le porteur se soustrait à son allégeance envers la couronne britannique".

M. BRODEUR : Cet article et le suivant ont pour but, si je ne me trompe, de rendre la loi conforme à l'amendement fait à l'article premier.

M. LANCASTER : Oui, nous voulons protéger pleinement les sujets britanniques.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'en a-t-il pas entendu assez pour l'engager à prendre ce bill et à s'en servir comme base d'un projet de loi qui atteindra le but qu'on se propose ?

M. BRODEUR : J'étudierai cette question, mais le bill de mon honorable ami (M. Lancaster) peut devenir une bonne loi.

M. LANCASTER : Merci.

(Rapport est fait à la Chambre de l'état de la question).

## RENVOI D'UNE PROPOSITION DE LOI.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du bill (n° 8) modifiant de nouveau la loi de 1903 relative aux chemins de fer—(M. Lancaster).

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) : Ce bill est très important. Il me faudra prendre assez longuement le temps de la Chambre pour le discuter. Il est six heures moins dix minutes et si le Gouvernement n'y voit pas d'objection, nous dirons qu'il est six heures et nous étudierons ce bill, ce soir.

Des VOIX : Parlez, parlez.

M. LANCASTER : Je puis certainement parler jusqu'à six heures, et je suis prêt à le faire, car je veux qu'on discute ce bill aujourd'hui. Je pourrais ne pas avoir une occasion aussi favorable de toute la session.

Sir WILFRID LAURIER : Je demanderai à mon honorable ami (M. Lancaster) de consentir à l'ajournement de la discussion de sa proposition. Si cela lui est agréable, nous aimerions lever la séance à six heures.

M. LANCASTER : Je ne veux pas me montrer égoïste et m'opposer à l'ajournement, si la majorité des députés le désire. Mais ma position est celle-ci : quand un bill présenté par moi se trouve à l'ordre du jour, je dois être prêt à le discuter. Je suis disposé à expliquer ma proposition de loi. J'éprouverai peut-être de la difficulté à retrouver l'occasion favorable qui m'est aujourd'hui offerte, et c'est pour cela que je veux qu'il soit bien compris qu'on me fournira l'avantage de discuter ce bill plus tard.

Sir WILRID LAURIER : Oui, de toutes façons.

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Le rapport du ministère de la Justice sur les pénitenciers du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1905 est déposé.

## DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais qu'on appelât l'attention du ministre de l'Intérieur, qui se trouve absent, sur ce fait qu'il n'a pas encore déposé le rapport de son département. Je désirerais savoir quand ce rapport sera déposé et j'insiste sur l'importance qu'il y a pour nous d'avoir ce document le plus tôt possible. Je demanderai aussi au premier ministre de me dire quelle sera la tâche de la Chambre pour demain.

Sir WILFRID LAURIER : Nous proposerons à la Chambre de se former en comité des subsides pour étudier le budget du ministère de la Justice, probablement aussi les dépenses du département de la gendarmerie à cheval et quelques crédits du ministère des Douanes et du ministère des Postes.

M. R. L. BORDEN : Et à propos du rapport du ministre de l'Intérieur ?

Sir WILFRID LAURIER: Je pourrai répondre à cela demain.

M. FOSTER : Oubliez-vous le deuxième volume du rapport de l'auditeur général dont nous avons tant besoin ?

Sir WILFRID LAURIER : Je connaissais le désir de mon honorable ami (M. Foster) et je me suis mis en communication avec l'auditeur général. Ce dernier me dit que le volume est imprimé et qu'il ne s'agit plus que de le relier, de sorte que nous l'aurons dès les premiers jours de la semaine prochaine.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à cinq heures cinquante minutes du soir.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 23 mars 1906.

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

## 1re LECTURE

1. D'un bill (n° 41) relatif à la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon (déposé par M. Macpherson).

2. D'un bill (n° 42) tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Buffalo à Niagara et à Toronto (dé-

posé au nom de M. German par M. Campbell.)

3. D'un bill (n° 43) tendant à constituer en corporation la compagnie "Brandon Transfer Railway Company" (déposé au nom de M. Sifton par M. Johnson.)

4. D'un bill (n° 44) relatif à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke (déposé par M. Hall.)

5. D'un bill (n° 45) relatif au brevet de la compagnie du riz feuilleté Anderson (déposé par M. Hall.)

## DEPOT DE RAPPORTS.

Liste des membres du service civil du Canada (déposé par sir Wilfrid Laurier.)

Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice terminé le 30 juin 1905 (déposé au nom de M. le ministre de la Marine et des Pêcheries par l'honorable M. Fisher.)

## PROCES EN INVALIDATION DE L'ELECTION DE NORFOLK.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu de M. le chancelier Boyd et de M. le juge Teetzel, deux des juges choisis pour instruire les procès en invalidation d'élection, en confirmité à la loi générale des élections contestées, un certificat et un rapport concernant le procès en invalidation de l'élection de la circonscription de Norfolk, aux termes desquels le député élu est confirmé dans son mandat.

## RAPPORT DU MINISTERE DE L'INTERIEUR.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je voudrais demander à M. le ministre de l'Intérieur, s'il est à son siège, quand le rapport de son ministère sera déposé. J'ai posé cette même question, hier, à l'honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Mon collègue m'a informé aujourd'hui que son rapport en entier est entre les mains de l'imprimeur et qu'il devrait être déposé dans peu de jours.

## RECOMPENSE AUX VOYAGEURS.

M. SAM. HUGHES : J'appelle l'attention de l'honorable ministre de la Milice sur la réponse qu'il a donnée, hier, à ma question relative aux voyageurs de l'expédition de la Rivière-Rouge. Ma question se lisait ainsi:

Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder aux bateliers ou voyageurs qui ont pris part à l'expédition de la Rivière-Rouge en 1870, des médailles ou des titres de terres pour leurs services ?

La réponse est celle-ci :

Le Gouvernement d'alors décida qu'ils étaient engagés comme civils et n'avaient droit ni aux médailles ni aux titres de terres. De fait ils étaient traités exactement comme les rouliers, qui ont été engagés dans le même temps. Ce n'est pas notre intention de changer la décision qui a été prise alors.

Je voudrais savoir si les rouliers qui ont pris part à la campagne de 1885 n'ont pas reçu une médaille et des terres ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Je crois savoir qu'ils n'ont rien reçu. Le Gouvernement leur a payé un salaire exceptionnellement élevé, et après mûre considération il a été décidé de ne leur accorder ni médaille ni terres.

M. SAM. HUGHES : En 1870 ; mais en 1885 ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je demande pardon à l'honorable député, mais je crois qu'il se trompe. D'ailleurs je prendrai des renseignements à ce sujet, mais je ne crois pas qu'ils reçurent ni médailles ni terres.

## DISCUSSION DES SUBSIDES.

(La Chambre délibère en comité des subsides.)

Administration de la justice, $8,925.

M. FOSTER : J'appelle l'attention de l'honorable premier ministre sur ce fait que le volume du rapport de l'auditeur général qui contient l'état des dépenses du ministère de la Justice n'est pas encore déposé.

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député n'était pas prêt à procéder aujourd'hui à la discussion de ces crédits, que ne l'a-t-il dit hier, lorsque j'ai signifié notre intention de ce faire? Comme nous n'avons pas préparé autre chose, nous pourrions laisser un ou deux crédits de côté, afin de reprendre la discussion lorsque sera déposé le reste du rapport de l'auditeur général, ce qui aura lieu, je crois, lundi ou mardi.

M. FOSTER : C'est très incommode de discuter des subsides dont nous ne connaissons pas le contexte. La proposition de réserver un crédit peut paraître de prime abord raisonnable, mais cette manière de procéder ne produit aucun bons résultats. Il est juste d'exiger que le rapport de l'auditeur général qui a trait aux dépenses que nous discutons, soit devant nous. Les dépenses du ministère des Douanes et du ministère des Postes se trouvent dans les volumes que nous avons, et nous sommes prêts à les discuter, mais nous ne sommes pas disposés à procéder à la discussion des crédits du ministère de la Justice.

Sir WILFRID LAURIER : Je ferai tout en mon pouvoir pour être agréable à l'honorable député. S'il avait objecté, hier soir, à la discussion des crédits de l'honorable ministre de la Justice aujourd'hui, je me serais préparé en conséquence. L'honorable ministre des Douanes et l'honorable

directeur général des Postes ne sont pas ici dans le moment, mais ils seront à leur siège dans un instant. Je propose de voter dans l'intervalle quelques crédits du ministère de la Justice.

M. R. L. BORDEN : La raison pour laquelle je n'ai soulevé aucune objection, hier soir, est bien simple. L'auditeur général, que j'ai rencontré à six heures, dans les couloirs, m'a dit qu'un nombre limité d'exemplaires du deuxième volume seraient prêts à être distribués aujourd'hui. Je lui ai demandé d'en faire parvenir un exemplaire à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), et je suis resté convaincu qu'il allait le lui envoyer. Autrement, j'aurais objecté, hier soir, à l'honorable premier ministre, que nous n'étions pas prêts à procéder aujourd'hui à l'examen des subsides du ministère de la Justice. J'aurais accepté la discussion même avec un nombre limité d'exemplaires. Il y en a peut-être actuellement au bureau de poste.

Administration de la justice, dépenses diverses, $7,500.

M. FITZPATRICK : Les honorables députés remarqueront une réduction considérable de ce chef. C'est le résultat de la création des nouvelles provinces. Elles seront chargées de l'administration de la justice chez elles, de sorte que nous pourrons cette année nous contenter d'une somme relativement minime.

M. FOSTER : En termes généraux, que comprend ce crédit ?

M. FITZPATRICK : Le coût de l'administration de la justice dans les territoires du Nord-Ouest tels que constitués, c'est-à-dire cette partie qui n'est pas comprise dans les nouvelles provinces; les dépenses nécessitées par les procédures en extradition et pour les coupables fugitifs dans les diverses parties de l'empire ; les dépenses effectuées pour copies de la preuve dans les requêtes en élargissement, de même que certaines dépenses qui ne sont pas autrement prévues. Nous croyons que cette somme suffira à défrayer les dépenses réelles, mais il est difficile de faire des prévisions exactes. Les dépenses de toute source sous ce titre étaient, l'année dernière, de $85,066.67.

M. R. L. BORDEN : Quel territoire cette dépense concerne-t-elle et quelle est la population de ce territoire ?

M. FITZPATRICK : C'est cette partie de la région du Mackenzie située au nord de l'Alberta et de la Saskatchewan, la région de Keewatin et de l'Ungava. De plus nous devons pourvoir aux dépenses d'extradition et aux dépenses qui se rapportent à la loi concernant les coupables fugitifs.

M. R. L. BORDEN : Quel est le système judiciaire actuel dans les territoires du Nord-Ouest ? La justice est-elle administrée par des magistrats stipendiés ou par des juges ?

M. FITZPATRICK : Les juges des nouvelles provinces administreront la justice dans les territoires du Nord-Ouest. L'honorable député se rappellera que nous avons décidé de continuer le même système judiciaire jusqu'à ce que nous ayons adopté un autre régime pour ces nouvelles provinces. Les législatures récemment élues ne se sont pas encore réunies et aucun plan n'a été arrêté. Lorsqu'elles auront établi leur système judiciaire, nous prendrons les dispositions nécesaires pour nommer leurs magistrats. La partie de la région du Mackenzie située au nord de l'Aberta et de la Saskatchewan sera administrée judiciairement par ces provinces, et Keewatin par le Manitoba.

Administration de la justice—indemnité de subsistance du juge du district d'Atlin, $900.

M. FITZPATRICK : C'est un crédit semblable à celui de la dernière session, pour l'indemnité de subsistance de M. le juge Young, dans le district d'Atlin, où, paraît-il, le prix de l'existence est beaucoup plus élevé que dans la Colombie-Anglaise. Le traitement du juge est de $3,000.

La cour suprême du Canada, $18,887.50.

M. FITZPATRICK : Le seul changement dans cet item est l'engagement d'un commis de la deuxième classe cadette, Mlle Geary. La nomination a été faite sur la proposition du greffier qui estime qu'en raison de l'augmentation de la besogne, les services d'un autre sténo-dactylographe étaient devenus nécessaires.

M. FOSTER : Jusqu'ici l'expression " nonobstant les dispositions de l'acte du service civil " ne s'était jamais rencontrée sous cet en-tête.

M. FITZPATRICK : Elle ne s'applique qu'à Mlle Geary, parce que, me dit-on, Mlle Geary a dépassé ce qu'on peut appeler l'âge canonique.

M. FOSTER : Comme ce serait beau d'avoir un ministre et un ministère qui élagueraient cette expression de leur budget !

M. FITZPATRICK : Ce n'est qu'une peccadille.

La cour d'échiquier du Canada, $10,037.50.

M. FOSTER : Ce chiffre me paraît être, pour neuf mois, le même que pour l'année entière.

M. FITZPATRICK : La raison de cette augmentation est donnée dans un rapport du greffier, dans lequel il dit que c'est $4,000 qu'il lui faut pour les neuf mois, car c'était son intention d'en demander $5,000 pour l'année complète. Il dit qu'il lui a été impossible, depuis cinq ou six ans, d'équilibrer son budget avec les $4,000 qui lui sont votées annuellement, de sorte qu'à la fin de chaque exercice, il a été obligé de reporter des montants considérables, qu'il lui

a fallu payer à même le nouveau crédit, et qui englobaient tout son compte de dépenses casuelles. Il a été forcé de demander, l'année dernière, un crédit supplémentaire, et cette année encore il réitère sa demande pour un surcroît de $1,000, son compte de dépenses casuelles étant épuisé, moins $700 ou $800. Les affaires de la cour augmentent. Il est presque impossible de fixer exactement les prévisions budgétaires de la cour, ne connaissant pas d'avance le volume d'affaires qui y sera fait. Plus il y a de causes d'inscrites en dehors d'Ottawa, plus les dépenses sont fortes, à cause de l'augmentation proportionnelle des frais de déplacement. Un des item les plus considérables au compte des dépenses casuelles pour l'année, est celui des honoraires des sténographes, qui comprend le montant dû pour l'année dernière. L'augmentation des affaires de la cour a nécessité la demande d'un plus fort crédit. Les dépenses pour honoraires de sténographes, l'année dernière, ont été de $2,850. Cette dépense cependant n'est qu'apparente, car elle est remboursée en timbres. Le dernier crédit, timbres poste et papeterie pour les juges de la cour d'amirauté et les registraires, $112.50, est nouveau. Il a été décidé d'accorder $25 chacun par année aux six juges de la cour d'amirauté, soient $5 pour les frais de poste et $20 pour la papeterie. Pour neuf mois, l'allocation est donc de $112.50. Les juges de la cour d'amirauté siègent comme membres de la cour d'échiquier dans les villes.

M. R. L. BORDEN : Sous quel en-tête trouvez-vous le traitement des juges de la cour d'amirauté dans les villes ?

M. FITZPATRICK : L'honorable député trouvera cet item sous le titre : Cour d'échiquier du Canada.

Territoire du Yukon—
Frais de déplacement des juges..$ 1,125
Allocations de subsistance aux juges.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 11,250

M. R. L. BORDEN : Combien y a-t-il de juges ?

M. FITZPATRICK : Trois.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il quelques renseignements à ce sujet ?

M. FITZPATRICK : L'honorable député se rappellera qu'il fut décidé, l'an dernier, lors de la discussion de ce crédit, que j'étudierais, pendant les vacances, la possibilité de réduire les allocations de subsistance des fonctionnaires et des juges du territoire du Yukon. Après avoir fait prendre tous les renseignements voulus, j'ai appris que la situation au Yukon est encore aujourd'hui à peu près la même que quand ces allocations de subsistance ont été accordées. Si l'honorable député tenait à discuter ce chapitre plus longuement, je lui conseillerais d'attendre que le député du Yukon (M. Thompson fut présent, car il pourrait avoir des renseignements à fournir que je n'ai pas moi-même.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'il existe un rapport écrit sur cette question ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. FOSTER : Qui a fait ce rapport ?

M. FIZPATRICK: Un des juges du Nord-Ouest, le juge Craig.

M. FOSTER : Alors nous ne sommes pas plus avancés, car un grand nombre de fonctionnaires de différents ministères sont concernés. Nous avons découvert, l'année dernière, que les allocations variaient selon les différents ministères, qu'il n'y avait pas d'uniformité. Ce rapport est-il le seul que l'honorable ministre possède, ou existe-t-il un rapport général sur les dépenses de subsistance pour tout le monde ? A un certain point de vue, ce ne peut être le rapport le plus désintéressé, puisqu'il a été fait par une partie intéressée. Je ne veux pas jeter de discrédit sur ce rapport ni dire qu'il est faux ni rien de tel. Mais si quelqu'un eût pu faire enquête sur toute la question et faire rapport sur tout le sujet, quelqu'un qui n'est pas personnellement intéressé nous aurions pu peut-être nous procurer des faits légèrement différents avec un résultat tout autre.

M. FITZPATRICK : Je crois que cela est juste et si l'honorable député le désire, nous réserverons ce crédit. Si je me rappelle bien, un employé du bureau de l'auditeur général a été envoyé au Yukon afin de vérifier les livres, et je crois qu'il a fait un rapport, mais je n'en suis pas certain. Il serait peut-être à propos d'attendre que je me sois assuré du fait, et s'il a soumis un rapport, je le déposerai.

M. FOSTER : Je crois que certaines personnes reçoivent des allocations plus fortes que d'autres.

M. FITZPATRICK : Le traitement des juges est égal au montant des allocations qu'ils reçoivent.

M. FOSTER : Il y en a qui reçoivent beaucoup plus. Je suppose qu'un homme qui gagne peu mange autant qu'un autre qui gagne beacoup ?

M. FITZPATRICK : Je prends note des observations de l'honorable député. Un fonctionnaire de la cour de police reçoit en allocations de subsistance $600 de plus que ses appointements. Cependant nous réserverons ce crédit.

Police fédérale, y compris un commis de deuxième classe à $1,200, $27,750.

M. FOSTER : Combien d'hommes ?

M. FITZPATRICK : Un commissaire, un inspecteur du service secret, trois sergents, quinze constables du grade " A ", de la pre-

mière classe, neuf constables de la première classe, quatre de la deuxième classe, deux de la troisième classe, quatre surnuméraires, un petit commissionnaire et un commis de le deuxième classe. Les quatre surnuméraires sont employés ici, pendant les sessions. Ils sont payés à raison de $1.50 par jour.

M. SAMUEL HUGHES : L'honorable ministre voudrait-il expliquer le système de promotion en usage dans la police fédérale ?

M. FITZPATRICK : Je crois que la police fédérale se rapproche plus qu'aucun autre corps en Canada de la police militaire. Il ne se fait de promotions et de nominations que sur la proposition du commissaire. Il a la direction absolue, ce qui est nécessaire, je crois, pour maintenir la valeur de ce corps. Je n'ai pas besoin de parler des aptitudes ni des qualités professionnelles du commissaire.

M. FOSTER : Il n'y a pas de favoritisme politique ?

M. FITZPATRICK : Aucun. Naturellement si j'étais prié de faire une recommandation au commissaire, je la lui ferais.

Douanes—appointements et dépenses éventuelles aux différents postes, dans les différentes provinces et dans les territoires du Nord-Ouest, y compris le paiement du surcroît d'heures d'ouvrage des fonctionnaires, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $971,150.

M. DANIEL : Qu'est-ce qui a produit cette augmentation ?

M. PATERSON : Ce crédit comprend les appointements et le surcroît de travail dans les différents postes de douane en Canada. L'augmentation pour l'année est de $50,000, soient $73,500 pour neuf mois. Les prévisions pour les neuf mois finissant le 31 mars sont de $1,214,525, et pour les douze mois, de $1,619,366,67. Le crédit voté en 1905-1906 était de $1,554,865. Par conséquent l'augmentation est de $64,501,67 pour l'année. Nous demandons au total $64,000 pour l'année prochaine. De ce chiffre $50,000 sont affectées à l'augmentation des appointements et au paiement des fonctionnaires, dans les postes qui seront établis dans le cours de l'exercice de 1906-1907.

M. DANIEL : M. le ministre a-t-il quelque idée des nouveaux postes qui seront établis ?

M. PATERSON : Nous avons reçu de nombreuses demandes, mais nous n'établirons pas plus de postes qu'il n'en faut. Nous nous efforçons de faire droit autant que possible aux exigences du commerce, mais les demandes pour l'ouverture de nouveaux postes sont si pressantes et les dépenses à effectuer si énormes, qu'il faut que nous soyons convaincus de l'absolue nécessité avant d'accéder au désir des pétitionnaires. Nous basons nos prévisions pour l'année courante sur notre expérience de l'année dernière. Nous avons demandé $50,000 à la dernière session et il ne nous reste que $300 ou $400. C'était un calcul passable-crédits : un dans le budget général et un autre dans le budget supplémentaire. Ce n'est pas notre intention, cette année, d'en demander un autre. De ce chiffre, la moitié environ a été affectée à l'augmentation des appointements. L'autre moitié a été affectée à l'ouverture de nouveaux postes et à l'engagement de fonctionaires supplémentaires aux postes existants.

M. BLAIN: L'honorable ministre voudrait-il nous donner la liste des postes qui ont été ouverts l'année dernière ?

M. PATERSON : De l'augmentation de crédit de $50,000 pour 1905-1906, c'est-à-dire pour l'exercice courant, une augmentation totale de $23,250 a été payée à 304 fonctionnaires dans les diverses provinces, excepté le Yukon. En voici la liste :

| Provinces. | Nombre des fonctionnaires. | Augmentation totale. |
|---|---|---|
| Ontario.. .. .. .... .. | 100 | $7,600 |
| Québec.. .. .. .. .. .. | 73 | 5,390 |
| Nouveau-Brunswick .. | 25 | 1,850 |
| Nouvelle-Ecosse .. .. | 42 | 2,340 |
| Ile du Prince-Edouard. | 5 | 250 |
| Manitoba.. .. .. .. .. | 35 | 2,910 |
| Colombie-Anglaise. .. | 19 | 2,210 |
| Alberta.. .. .. .. .. .. | 2 | 200 |
| Saskatchewan .. .. .. | 3 | 200 |

Ainsi, à même le crédit de $50,000, que le Parlement a eu l'obligeance de voter, nous avons employé $23,250 à augmenter les appointements de ces 304 fonctionnaires. Si le Parlement est disposé à voter le crédit que nous demandons cette année, nous nous proposons d'employer une somme égale aux mêmes fins et de consacrer l'autre moitié—environ $25,000—à augmenter le personnel et à ouvrir de nouveaux bureaux là où le besoin s'en fera sentir. Mais je répète que nous agissons toujours avec la plus grande circonspection.

M. DANIEL : Ces augmentations sont-elles statutaires, ou le Gouvernement est-il libre de les accorder à qui bon lui semble ?

M. PATERSON : Dans le service extérieur, elles ne sont pas statutaires. Elles sont accordées dans chaque cas, aux plus méritants, selon que le département le juge à propos. Les augmentations statutaires n'existent que dans le service intérieur.

M. BLAIN : L'honorable ministre ne nous a pas donné la liste des nouveaux bureaux ouverts l'an dernier.

M. PATERSON : Nous en avons établi un à Alexandria, un à Bannerman, et à Yorkton, (Man.), à Crofton et à Venanda, (C.-A.), Glace-Bay a été mis au rang de bureau de première classe.

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre s'est-il occupé de la demande qui lui a été faite l'an dernier d'ouvrir un bureau dans le district de Muskoka, où beaucoup de touristes américains vont passer la belle saison ? Je crois que le poste le plus rapproché à l'heure qu'il est est Orillia. Un bureau de douane à Gravenhurst, à Bracebridge ou à Huntsville serait d'une grande utilité. Cela permettrait aux voyageurs de transporter leur bagage directement, sur le même train, jusqu'à destination. A-t-on étudié cette question ?

M. PATERSON : On envoie un fonctionnaire spécial, à cet endroit, pendant la saison des villégiatures, mais nous n'y avons pas ouvert un bureau.

M. W. WRIGHT : Je désire insister auprès du ministre sur l'importance d'ouvrir un poste douanier, soit à Bracebridge, soit à Huntsville, car il rendrait de grands services aux commerçants de ces localités. Une seule maison importe pour plus d'un million de dollars de marchandises, par année, et elle trouve très incommode d'avoir à aller faire ses déclarations à Orillia ou à Toronto. Ce serait un grand service à rendre à ces localités, si on ouvrait un bureau dans le Muskoka, soit à Huntsville, soit à Bracebridge.

M. PATERSON : De nombreuses demandes dans ce sens ont été faites auprès du département, et comme le dit l'honorable député (M. Wright), c'est une question qui mérite qu'on s'en occupe. Mais nous recevons tant de demandes de cette nature que nous sommes obligés d'aller très lentement. Autrement, le Parlement pourrait fort bien refuser de voter les sommes que nous serions obligés de lui demander. J'admets que Bracebridge a autant de titres que beaucoup d'autres localités où des bureaux ont été établis, par le passé. Tout ce que je puis dire, c'est que Bracebridge est sur la liste et qu'elle n'est pas oubliée.

M. DANIEL : Sur la demande de qui l'honorable ministre des douanes augmente-t-il le traitement des fonctionnaires du service extérieur ?

M. PATERSON : Nous aimons à consulter les rapports des percepteurs et des inspecteurs avant d'accorder une augmentation. Nous avons 1,600 fonctionnaires dans ce département. A Toronto et à Montréal beaucoup d'employés ne reçoivent que $500 par année. Si cela a pu être considéré comme un traitement raisonnable, il y a quelques années, on admettra que ce n'est plus suffisant, aujourd'hui que le coût de l'existence a beaucoup augmenté dans les villes. Partout dans les villes où nous avons trouvé des fonctionaires à $500 par année, nous leur avons donné, sans exception, $550 la première année, et l'an dernier, $600. Je crois qu'ils devront se contenter de cela pendant quelque temps. Une grande partie du crédit a été employée de cette manière. Dans le cas des percepteurs, nous avons à exercer notre propre jugement. Un inspecteur nous fera probablement savoir que les affaires de son bureau ont augmenté et nous pouvons nous en rendre compte, non seulement par le chiffre des recettes, mais aussi par le nombre des déclarations, qui est probablement la plus sûre indication de la somme de travail qu'il y a à faire dans un bureau. C'est de cette manière que nous avons augmenté le traitement de quelques percepteurs et c'est ainsi que se décident, généralement, les augmentations dans le service extérieur.

M. DANIEL : Je voudrais quelque chose de plus précis. Les augmentations sont-elles accordées sur la demande du député de la localité, ou les accorde-t-on parce que les salaires ne sont pas élevés ?

M. PATERSON : Nous avons d'abord pris pour règle d'augmenter les traitements insuffisants. Nous nous en rapportons, ensuite, aux rapports de nos inspecteurs, et dans le cas des percepteurs, nous décidons d'après la somme de travail qui se fait dans leurs bureaux respectifs. Je ne voudrais pas affirmer que les députés ne nous sollicitent pas, mais nous ne nous croyons pas tenus d'accéder à leurs demandes. Si mon honorable ami (M. Daniel) ou un de ses collègues nous demandait quelque chose que le département croirait juste, nous ne l'accorderions peut-être pas sur-le-champ, mais la demande serait sérieusement prise en considération et si elle n'était pas accordée cette année, elle le serait peut-être une autre fois. Je suppose que le but de mon honorable ami est de savoir si les choses se passent honorablement, équitablement et d'une manière pratique.

M. DANIEL : Oui.

M. PATERSON : Je puis lui affirmer que c'est ce que nous cherchons à faire.

M. ZIMMERMAN : Parmi tous ceux qui ont étudié cette question, personne, j'en suis sûr, n'accusera l'honorable ministre d'encombrer les bureaux ou de se montrer extravagant sous le rapport des salaires. Je vais donner une exposition exacte de la situation, telle qu'elle était à Hamilton en 1897, et telle qu'elle est aujourd'hui. Depuis une couple d'années, j'ai fait toute sorte de démarches pour faire augmenter le personnel du bureau de la douane à Hamilton et comme je n'ai pas réussi, je puis parler de cette question en connaissance de cause. En 1897, il y avait 34 employés dans ce bureau et en 1905, il n'y en avait que 33,—un de moins qu'il y a huit ans. Le total des salaires, à l'heure qu'il est, ne dépasse que de $196, celui de 1897. Or, en 1897, le revenu douanier d'Hamilton s'est élevé à $614,-433.55, et en 1904-1905, il a atteint $1,270,312,-06. Durant cette période, le revenu a dou-

blé et cependant, il y a un fonctionnaire de moins et l'augmentation dans les salaires s'élève à la somme insignifiante de $196. On voit, par là, qu'à Hamilton, du moins, le département des Douanes a été administré très économiquement—trop économiquement, même. J'espère qu'avant longtemps, le ministre se décidera à augmenter le personnel de ce bureau.

M. PATERSON : Nous n'avons pu nous rendre aux désirs de l'honorable député (M. Zimmerman) mais nous avons à Hamilton des fonctionnaires très capables, et bien que les recettes et la somme de travail aient considérablement augmenté, nous sommes obligés d'être aussi économes que possible, et jusqu'à présent, le personnel d'Hamilton a pu se tirer d'affaire. Comme je l'ai dit, nous avons consacré environ $25,000 à augmenter les salaires des anciens fonctionnaires. Durant l'année écoulée, nous avons dû en nommer 33 nouveaux, et l'ensemble de leurs traitements s'élève à $21,730. Ce sont des additions que nous avons dû faire au personnel des postes déjà existants. Ces nouveaux fonctionnaires sont ainsi destribués : 12 dans Ontario, 1 dans Québec, 1 dans le Nouveau-Brunswick, 3 dans la Nouvelle-Ecosse, 11 dans le Manitoba et 5 dans la Colombie-Anglaise. Sur les 12 d'Ontario, il y a un nouveau bureau, un à Saint-Thomas, un à Toronto, un à Toronto-Junction et 4 à Windsor, où le travail a considérablement augmenté. Les honorables députés n'ignorent pas que Windsor est un grand centre d'importation et ces quatre nouveaux employés étaient absolument nécessaires.

Les Chutes Shawenegan et Grand'Mère sont devenus des centres commerciaux très importants et nous y avons établi des postes secondaires relevant du bureau de Trois-Rivières. Nous avons nommé un employé additionnel à Saint-Jean (N.-B.) Dans la Nouvelle-Ecosse, nous en avons mis un de plus à Glace-Bay, un à Clifton et un à Yarmouth.

Des onze nouveaux fonctionnaires du Manitoba, il y en a un au nouveau poste secondaire de Bannerman, sur la frontière. Une ligne de chemin de fer faisant partie du réseau du Grand-Nord passe à cet endroit et naturellement, il faut un poste de douane partout où une voie ferrée traverse la frontière. Il y en a un autre au nouveau poste secondaire de Yorkton en Manitoba. Cette localité est à plusieurs milles du poste secondaire le plus rapproché, elle est virtuellement le terminus d'un chemin de fer, et le département n'a pas cru pouvoir ignorer ses titres. Il y en a aussi un à Portage-la-Prairie où les affaires ont considérablement augmenté, et il y en a huit à Winnipeg. Quelques chiffres relatifs aux recettes douanières de Winnipeg feront mieux comprendre la nécessité d'augmenter le personnel de ce bureau:

| | |
|---|---|
| 1900-01 | $ 920,000 |
| 1901-02 | 1,409,000 |
| 1902-03 | 1,803,000 |
| 1903-04 | 2,498,000 |
| 1904-05 | 2,629,000 |

Pendant les huit mois de l'exercice en cours, les recettes ont été de $2,141,000, ce qui donne approximativement $3,212,000 pour l'année. Quand les recettes augmentent dans de telles proportions, il faut certainement exiger de tous les employés leur maximum d'effort, pour suffire à la besogne avec une augmentation de huit dans le personnel. Je ne doute pas que nous ne soyons obligés de nommer de nouveaux fonctionnaires dans ce bureau durant l'exercice 1906-1907.

Pour donner à la Chambre un aperçu de l'augmentation des affaires, je puis ajouter que le revenu de la douane au Canada, durant les huit mois expirés le 28 février dernier, a été de $29,623,363, soit au taux de $4,435,044, pour l'année entière. Pour l'exercice 1904-1905, le revenu total a été de $42,024,339, de sorte que si la proportion actuelle se maintient, nous pouvons compter sur un excédent de $2,000,000.

M. COCHRANE : Vous devez saigner les cultivateurs à blanc.

M. PATERSON : Pas du tout. La seule charge qui pèse sur le cultivateur et dont le Parlement soit responsable, c'est ce qu'il paie au marchand, ou ce que le marchand est obligé de payer pour importer ses marchandises. Le rôle du Parlement se borne à cela.

M. COCHRANE : Vous prétendiez autrefois que c'est le cultivateur qui paie les droits.

M. PATERSON : En effet, mais le Parlement n'oblige ni mon honorable ami, ni qui que ce soit à acheter ces marchandises; cela ne regarde que les acheteurs.

Mr. FOSTER : Il en a toujours été ainsi.

M. PATERSON : Oui. La où le Parlement intervient.....

M. COCHRANE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander pourquoi il a ainsi changé sa manière de voir?

M. PATERSON : Je ne l'ai pas changée, du moins sur ce point.

M. FOSTER : Ne soyez pas trop sévère pour le ministre.

M. COCHRANE : Ce n'est pas ce qu'il prêchait autrefois.

M. PATERSON : Comme le dit l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) il en a toujours été ainsi.

M. COCHRANE : Mais vous ne vouliez pas l'admettre.

Mr. PATERSON.: Mais oui. La mémoire fait défaut à l'honorable député.

M. COCHRANE : Si j'avais le temps de consulter les Débats, je vous prouverais le contraire.

M. PATERSON : Mon honorable ami ne m'a pas donné le temps de m'expliquer. Il y a une forte augmentation dans le revenu...

M. COCHRANE : Je le sais, mais vous prétendiez autrefois que cet argent sortait de la poche du cultivateur.

M. PATERSON : Parfaitement, des cultivateurs et des autres classes de la société.

M. COCHRANE : Vous n'avez jamais fait intervenir les autres classes.

M. PATERSON : Aujourd'hui ils contribuent au revenu, grâce aux temps prospères dont nous joussons et dont nous sommes, en partie, redevables au Gouvernement.

M. COCHRANE : Quel enfantillage !

M. PATERSON : Ils achètent plus de marchandises, et plus ils en achètent, plus le revenu est élevé. Mais ni le Parlement, ni le Gouvernement n'obligent qui que ce soit à acheter des marchandises. Celui qui achète le fait de son plein gré. Le Parlement dit simplement : Avant d'acheter d'un marchand vous aurez à verser tant pour cent au Trésor. C'est du taux de cette taxe que le Gouvernement est responsable. Sous l'ancien régime. . .

M. COCHRANE : Soyez prudent.

M. PATERSON : ... le Gouvernement disait : vous aurez à payer un impôt de $18.28 pour chaque cent dollars de marchandises que vous achèterez. Mais le Gouvernement actuel a décidé que cet impôt était trop élevé et il l'a abaissé à $16.04. C'est de cette manière que nous avons diminué les taxes. En tant que le Gouvernement y est concerné, le cultivateur paie 12½ pour 100 de moins sur ce qui doit être versé au Trésor, et le revenu a plus que doublé.

M. COCHRANE : Qui paie la différence ?

M. PATERSON : La différence de quoi ?

M. COCHRANE : Du revenu.

M. PATERSON : La différence du revenu?

M. COCHRANE : Oui.

M. PATERSON : La différence provient de contributions volontaires du peuple qui achète plus de marchandises.

M. COCHRANE : Quel enfantillage !

M. LALOR : L'honorable ministre prétend-il que le Gouvernement a épargné $2 par année aux cultivateurs ?

M. PATERSON : Je le dis, mais l'honorable député n'est pas obligé de s'en rapporter à ce que je dis ; les rapports sont là, et il peut faire le calcul lui-même. Sous l'ancien gouvernement, la moyenne des droits sur l'ensemble des importations, les marchandises imposables et non imposables, était de $18.28 par $100. C'est le Parlement qui avait imposé ces droits et il n'a pas fait autre chose car il ne pouvait aller au dela. Il ne force personne à aller dans les magasins pour acheter ces marchandises. Tout le monde achète de son plein gré. Mais nous sommes responsables du taux de l'impôt que le marchand est obligé de verser dans le Trésor, avant d'avoir sa marchandise. Or, sous l'ancien gouvernement, la moyenne de cet impôt, si on prend l'ensemble des importations, imposables et non imposables, était de $16.28 par $100. Mais le Gouvernement actuel s'est contenté d'un impôt de $16.04, et si la classe agricole et les autres classes de la société achètent plus et se trouvent à contribuer plus largement au revenu de l'Etat, c'est qu'elles le veulent bien. Quant au Gouvernement, il a dégrevé les importations.

M. HENDERSON : On nous chante cette antienne depuis six ou sept ans.

Un DEPUTE : Dix ans.

M. HENDERSON : Et plus je l'entends, plus je la trouve vide de sens. L'honorable ministre des Douanes dit que sous l'ancien régime, la moyenne de l'impôt perçu sur les marchandises imposables et non imposables, était de $18.28 par $100, et qu'actuellement cet impôt est diminué d'environ $2.

Mais il se garde bien d'ajouter qu'il a changé son mode de comptabilité ; il ne nous dit pas qu'il importe en franchise, tous les ans, d'énormes quantités de maïs, dont la plus grande partie est ensuite réexporté, et que c'est en faisant entrer dans ses calculs la valeur de ce maïs admis en franchise, qu'il arrive à une réduction dans la moyenne des droits prélevés. Je n'ai pas besoin de lui dire que son calcul est faux, car son collègue, l'honorable ministre des Finances, le lui a déjà dit et lui a conseillé d'éviter cette erreur à l'avenir.

Malgré cet avertissement, il persiste, d'année en année, à tromper le public au moyen de ce subterfuge, de cette manipulation des Livres bleus. Il ne nous a pas dit que le Gouvernement a augmenté d'environ un million et demi de dollars les droits d'accise sur le tabac et que ce million constitue bel et bien un impôt sur le peuple. Il ne fait pas entrer cela en ligne de compte dans ses calculs, lorsqu'il vient nous dire que les droits perçus sur les marchandises importées dans ce pays ont été abaissés de $2 par $100.

Dans l'affaire de la ficelle d'engerbage, il a grévé les cultivateurs d'une somme considérable au profit des fabricants, et qu'est-il résulté du changement opéré ? Les cultivateurs savent bien qu'ils paient plutôt deux fois qu'une. Au lieu d'une diminution de 2 pour 100, c'est une augmentation de 100 pour 100 dans les prix, car aujourd'hui les cultivateurs paient la ficelle d'engerbage environ deux fois plus cher qu'autrefois. L'honorable ministre ferait mieux de modifier ses calculs. Le discours qu'il vient de prononcer est un cliché qu'il nous a déjà recité une dizaine de fois et le public y est devenu si habitué, qu'il n'y fait plus guère attention.

J'ai aussi fait des calculs que j'ai eu l'occasion d'exposer à la Chambre à plusieurs reprises, et on peut s'y fier autant qu'à ceux de l'honorable ministre des Douanes et peut-être plus, car ils ne sont ni tronqués ni fardés.. L'honorable ministre est incapable de prouver par un calcul honnête, qu'il a degrevé d'un demi d'un pour cent les marchandises importées dans ce pays, imposables ou non. Lorsqu'il affirme avoir abaissé les droits de 12 ½ pour 100, que veut-il faire entendre à la généralité des cultivateurs ? Entend-il dire que le cultivateur qui payait autrefois 25 pour 100 sur un article, ne paie plus, aujourd'hui, que 12½ pour 100 ?

M. PATERSON : Oh ! non.

M. HENDERSON : C'est cependant ce qu'il veut laisser entendre ; c'est de cette manière fallacieuse qu'il expose la situation. Quant à nous, nous savons parfaitement qu'il veut dire 12½ pour 100 des droits. Mais pourquoi fait-il distribuer par tout le pays des discours dans lesquels il affirme que les droits ont été abaissés de 12½ pour 100 quand cela n'est pas. En lui-même, il sait fort bien que cela ne veut dire que 12½ des droits, mais il se garde bien de le dire ouvertement.

J'espère que c'est la fin d'une comédie qui a déjà trop duré. Le peuple doit aussi commencer à en être fatigué, car il sait parfaitement que la moyenne des droits n'a pas été abaissée. Il sait qu'autrefois il payait un droit de 20 pour 100 sur les lieuses mécaniques et qu'il paie encore le même droit ; il sait qu'il payait autrefois 20 pour 100 sur les charrues et les herses, et que ces droits n'ont pas varié.

Il est vrai que le Gouvernement actuel a dégrevé certains articles hors d'usage—les anciens fléaux avec lesquels on battait le grain, les faucilles, les droits sur les rateaux à main, de dix cents, avec lesquels lui et moi rassemblions le foin. Mais il tenait tant à avoir un revenu qu'immédiatement après avoir abaissé les droits sur les faux et les manches de faux, il s'empressa de les doubler sur les meules.

Je recommande à l'honorable ministre des Douanes de lire le discours prononcé dans cette Chambre par l'honorable ministre des Finances, il y a trois ans, et il aura l'explication de toute la question. Le ministre des Finances nous a déclaré qu'il n'a jamais eu l'intention d'abaisser la moyenne des droits et qu'il ne pouvait pas se passer du revenu de la douane. Je crois qu'il a tenu parole. Je ne vois pas en quoi la moyenne de l'impôt a été abaissée, et je suis convaincu qu'elle ne l'a pas été.

Je ne veux pas que l'honorable ministre enfourche ce vieux cheval de bataille jusqu'à ce qu'il soit fourbu. Il ferait mieux de le mettre au rancart et de chercher d'autres arguments, s'il espère convaincre les cultivateurs de ce pays que, sous le rapport des impots, ils sont mieux sous le Gouvernement actuel que sous le Gouvernement précédent.

M. PATERSON : Ce n'est pas moi qui ai provoqué cette discussion ; je ne demandais qu'à faire voter les crédits affectés à mon ministère. C'est l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) qui a soulevé ce débat intéressant, et si on y tient, je suis prêt à le continuer. L'honorable député de Halton (M. Henderson) a consacré un temps considérable à pourfendre ce qu'il appelle un cheval fourbu ; il me demande d'employer d'autres arguments ; je ne le pourrais pas sans m'écarter de la vérité et la Chambre sait bien que je ne peux pas proférer un mensonge.

Mon honorable ami prétend que lorsque j'ai dit que le taux de l'impôt a été abaissé de 12½ pour 100, je voulais laisser entendre au pays que nous avions retranché 12½ pour 100 sur les droits d'importation. J'ai simplement demandé aux honorables députés de la gauche de prendre les tableaux de la navigation et du commerce, de faire le calcul du total de nos importations—imposables et non imposables—de calculer ensuite le chiffre total de notre revenu douanier, puis de diviser un des produits par l'autre. Le résultat de cette opération montre qu'en 1898, la moyenne de l'impôt versé au trésor par les contribuables de ce pays a été de $18.28 pour chaque $100 de marchandises achetées. Maintenant, qu'on prenne les mêmes tableaux, qu'on fasse la même opération pour l'année 1905, et on aura, comme moyenne de l'impôt versé par les contribuables, $16.04 ; or, une réduction de $2.24 sur $18.28 n'équivaut-elle pas à une réduction de 12½ por 100 dans le tarif ?

M. HENDERSON : Enfin !

M. PATERSON : Enfin ! Mon honorable ami commence à comprendre. J'admets qu'on a augmenté les droits d'accise sur l'alcool et sur le tabac ; mais il s'agit en ce moment des recettes douanières. Je n'ai aucune objection à ce qu'on discute aussi la question des droits d'accise.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre ne discute que les recettes douanières, pourquoi comprend-il en même temps les marchandises admises en franchise ?

M. PATERSON : L'honorable député ne comprend-il pas que les charges du peuple sont affectées autant par un dégrèvement des marchandises que par l'imposition d'un droit ?

M. SPROULE : Le ministre de son côté ne comprend-il pas que les marchandises admises en franchise ne contribuent pas au revenu ?

M. PATERSON : Mais si le Gouvernement actuel admet en franchise un article sur lequel le Gouvernement précédent pré-

levait 20 pour 100, n'allège-t-il pas les charges de la population ?

M. SPROULE : Si l'honorable ministre discute le revenu douanier, qu'il s'en tienne au revenu douanier ; s'il veut parler des marchandises non imposables qu'il ne parle que des marchandises non imposables.

M. PATERSON : Mais pour arriver à déterminer la moyenne du droit prélevé sur les marchandises importées, il faut prendre toutes les importations. L'honorable député ignore-t-il cette règle fondamentale?

M. SPROULE : Pas du tout.

M. PATERSON : Si l'honorable député ne l'admet pas, nous l'admettons. C'est sur ce principe que nous nous basons ; c'est de cette manière que nous avons abaissé l'impôt. Quant à la plus grande quantité de marchandises consommées et aux sommes plus considérables encaissées par le Trésor, qui a jamais prétendu que le revenu diminuerait à l'avènement d'un gouvernement libéral ? Nous savions qu'il serait plus élevé et aujourd'hui, tout le monde le sait. Notre prétention était que nous abaisserions le chiffre de l'impôt et c'est ce que nous avons fait.

M. TAYLOR : Vous aviez aussi promis de diminuer les dépenses.

M. CROCKET : Comme corollaire à ce que vient de dire l'honorable ministre, j'aimerais à connaître son opinion sur ce passage de l'annuaire statistique, où il est dit qu'en 1896, l'impôt *per capita* était de $3.90, et qu'en 1904, il était de $7.26.

M. PATERSON : J'ignore sur quelles données s'est appuyé l'annuaire statistique pour évaluer le chiffre de la population ; mais ce qui nous occupe en ce moment ce n'est pas la taxe *per capita*, mais la moyenne de l'impôt sur les importations. Si, aujourd'hui, le public achète plus qu'autrefois, si les hommes ou les femmes dépensent plus d'argent dans les magasins, le Gouvernement n'y peut rien. Toute la question est de savoir combien le Gouvernement a obligé le marchand à payer sur ses marchandises, avant de pouvoir les offrir en vente dans son magasin. Nous avons diminué le taux de l'impôt de 12½ pour 100—je le répète pour que mon honorable ami ne l'oublie pas. Quant à la taxe *per capita*, en supposant que les chiffres de l'annuaire statistique soient exacts—ce que je n'affirme ni ne nie—cela indiquerait simplement que notre population est plus à l'aise qu'autrefois et plus en état de dépenser de l'argent. Une autre chose que l'honorable député ne doit pas oublier. . .

M. COCHRANE : Dites plutôt " ainsi-soit-il " et asseyez-vous.

M. PATERSON : Je comprends que mon honorable ami regrette d'avoir soulevé ce débat. Voici ce que je voulais dire : il a été versé au trésor des millions et des millions de dollars qui ne provenaient pas de la poche des contribuables. Durant cette ère de prospérité, due en grande partie à l'action bienfaisante de ce Gouvernement, des sommes considérables, s'élevant à plusieurs millions, ont été placées dans les industries ; les capitalistes ont dépensé des centaines de milliers de dollars pour importer des machines et autres articles sur lesquels il a fallu payer des droits ; tout cela a contribué à grossir le revenu sans peser directement sur le cultivateur ni sur les autres contribuables. Ces importations ont été une des grandes sources de l'augmentation du revenu.

Revenons maintenant à ce crédit additionnel de $23,000 dont j'ai besoin. La Chambre est-elle disposée à le voter ? Disons alors que l'item est adopté.

M. BLAIN : Cet item comprend une certaine somme qui doit être payée à des fonctionnaires pour des heures supplémentaires de travail. Dans le rapport du ministre des Douanes, je vois qu'un employé du bureau de Sainte-Marie, M. A. W. Howe, reçoit un salaire de $600, et pour des heures supplémentaires, $300 ; un autre, M. T. Hugli, dont le salaire est aussi de $600, reçoit $318.50 pour des heures additionnelles. Ces extra me paraissent très élevés, comparés au salaire régulier.

M. PATERSON : L'honorable député doit se rappeler que ce même item, il y a deux ans, augmentait notre budget de $80,000. Nous ne pouvons pas interrompre le trafic, ni dire aux compagnies de cesser de faire circuler leurs navires ou leurs convois à six heures, au moment où nos employés quittent le bureau. Les employés de la douane doivent être à leur poste chaque fois qu'on a besoin d'eux, même la nuit. Autrefois nous faisions payer les heures supplémentaires par les compagnies de transport. Elles payaient au Gouvernement et ce dernier remettait l'argent aux employés. Le taux régulier est de 25 cents de l'heure. Les compagnies de transport, tant sous le Gouvernement actuel que sous l'ancien, ont protesté pendant des années, contre cette pratique qu'elles prétendaient injuste. Nous ne pouvions pas nous attendre à ce que ces compagnies arrêtent leurs travaux à six heures et s'il était alors nécessaire d'exercer une surveillance, dans l'intérêt de nos recettes, c'était à nous et non aux compagnies, à payer les surveillants.

Il est vrai que pendant des années, j'ai résisté à leurs sollicitations, comme le gouvernement précédent y avait résisté, mais je n'ai jamais réussi à me convaincre que leur réclamation n'était pas juste. Finalement j'ai compris que notre devoir était de payer nos employés, et nous avons adopté la nouvelle règle qui a grevé notre budget de $80,000. D'un autre côté, il ne serait pas juste d'exiger des employés qu'ils fis-

sent pour rien un travail pour lequel, autrefois, ils étaient payés indirectement par les compagnies de transport.

Je ne sais pas où se trouvent les fonctionnaires dont vient de parler l'honorable député (M. Blain). Ils se tiennent probablement au débarcadaire des bateaux traversiers du Sault-Sainte-Marie. L'honorable député constatera la même chose à Montréal, à Niagara, à Fort-Erié, ainsi que dans les Cantons de l'Est, et partout où les routes traversent la frontière.

M. FOWLER : La Chambre doit être satisfaite de la petite passe d'armes qui vient d'avoir lieu à propos de cet item. Il y a quelques mois, les journaux publiaient que l'honorable ministre des Douanes et quelques-uns de ses collègues, de la province d'Ontario, étaient presqu'en enfance et dans un état moribond. L'honorable ministre des douanes vient de nous donner la preuve de son activité intellectuelle et de sa vigueur physique. L'honorable député qui a lancé cette accusation et qui est ici, en ce moment, je crois, a dû être enchanté de constater que le ministre n'est pas dans l'état où il l'avait cru, et qu'il a conservé toute son ancienne agilité pour se tirer d'un mauvais pas. Il est possible cependant, que sous certains rapports, l'honorable ministre donne quelques signes de vieillesse; la loquacité va généralement avec l'âge, et je remarque que l'honorable ministre parle beaucoup, à propos de ses prévisions budgétaires.

M. BERGERON : Si j'ai bien compris, nous payons actuellement $80,000 pour les compagnies de transport. Cet argent est-il remboursé à l'Etat, ou est-ce $80,000 que nous payons de plus que par le passé?

M. PATERSON : Oui, nous payons à peu près cela, en chiffres ronds.

M. BERGERON : Si le travail était bien fait auparavant, pourquoi payons-nous aujourd'hui, pour le faire exécuter ?

M. PATERSON : Des explications complètes ont été fournies dans le temps. J'étais bien forcé d'admettre que les réclamations des compagnies étaient fondées; nous ne pouvons pas exiger que les navires et les chemins de fer cessent tout travail à six heures du soir, pour ne le reprendre que le lendemain matin, à l'ouverture des bureaux de la douane. Les compagnies prétendaient que nous devions permettre au trafic de continuer jour et nuit, si c'est nécessaire, et que c'était à nous de surveiller notre revenu. Nous avons dû nous incliner devant cet argument. Ces douaniers sont nos fonctionnaires, ils font notre ouvrage, ils perçoivent des impôts à notre profit. Pendant nombre d'années, nous avons fait payer ce travail par les compagnies de transport, mais je n'ai jamais pu me convaincre que nous pouvions légitimement exiger d'elles ce débours. Elles paient, cependant, pour le travail fait les jours de congés et le dimanche, quand c'est absolument nécessaire.

M. R. L. BORDEN : La nouvelle loi sur l'observance du dimanche pourrait bien mettre fin à cela.

M. COCKSHUTT : Combien paie-t-on pour les heures supplémentaires?

M. PATERSON: Vingt-cinq cents l'heure.

M. COCKSHUTT : La rémunération est-elle la même que pour le travail ordinaire du jour ?

M. PATERSON : Dans certains cas elle est plus élevée.

M. DANIEL : Si le Gouvernement reconnaît que c'est à lui de payer les fonctionnaires surveillant les opérations des compagnies de transport, pourquoi fait-il payer par les importateurs, les employés qu'il commet à la garde des entrepôts de douane ? Pourquoi le Gouvernement ne se croit-il pas également tenu de payer tant par heure à ceux qui font ce service ? Eux aussi surveillent le revenu de l'Etat et il me semble que le devoir du Gouvernement est le même dans les deux cas.

M. PATERSON : La chose peut paraître ainsi à première vue, mais si l'honorable député veut y réfléchir un instant, il verra que le cas n'est pas du tout le même. Les marchands placent leur marchandises dans ces entrepôts privés et ne paient les droits que lorsqu'ils les en retirent; cet arrangement est fait uniquement dans l'intérêt des marchands. Dans l'intérêt de l'Etat, la loi canadienne exige que les droits soient payés avant que les marchandises soient livrées à l'importation. Mais le parlement dans sa sagesse, leur permet de mettre ces marchandises dans des entrepôts, où ils peuvent les laisser pendant des semaines et des mois, jusqu'à ce qu'ils trouvent à en diposer, et c'est alors seulement qu'ils paient les droits. Mon honorable ami comprend qu'un marchand économise des sommes considérables en intérêt, en ne payant pas des semaines et des mois d'avance. C'est une faveur que nous faisons au marchand, dans son propre intérêt ; nous en concluons que c'est à lui d'en payer la façon. Le cas est bien différent pour les chemins de fer qui transportent le trafic général du pays et qui ne retirent aucun avantage de la présence de ces fonctionnaires aux débarcadaires.

M. DANIEL : Le système actuel a-t-il toujours été en vigueur, ou est-ce une innovation?

M. PATERSON : Je crois que c'est nous qui l'avons inauguré l'an dernier. Comme je viens de le dire, l'importateur trouve un bénéfice à économiser l'intérêt de son argent. Autrefois, pour ces entrepôts privés, nous exigions un honoraire uniforme de $40 par année. Celui qui n'avait besoin d'un officier

de douane qu'une fois par semaine, payait $40, comme celui qui en avait besoin tous les jours ou continuellement. Cela n'était pas juste. Nous avons, en conséquence, décidé de ne rien exiger pour l'entrepôt, mais de faire payer au marchand les heures pendant lesquelles il a besoin des services d'un officier de douane. Le marchand qui requiert la présence d'un de ces employés toute la journée, paie pour ce service et, dans son cas, ce service s'élèverait à $480 par année. Cet argent est payé au Gouvernement qui le remet à l'employé. Il est vrai qu'au lieu de $40, ce marchand aura $480 à payer, mais comme les entrepôts privés sont uniquement dans l'intérêt des marchands, nous avons cru qu'il était juste de mettre à leur charge les dépenses occasionnées par ce service, car si nous n'avions pas d'entrepôts privés, nous n'aurions pas besoin d'un aussi grand nombre d'employés. J'espère que je fais bien comprendre la différence entre le cas des compagnies de chemins de fer et celui des propriétaires d'entrepôts privés.

M. DANIEL : Je saisis le point, mais l'opération n'en a pas moins pour résultat d'augmenter les droits et, par conséquent, le revenu. Et comme, en fin de compte, c'est l'acheteur qui paie, l'impôt se trouve augmenté d'autant.

M. PATERSON : Non, cela n'affecte pas le revenu, mais les dépenses du département. Nos dépenses s'en trouvent quelque peu diminuées. Nous ne pourrions pas réaliser cette économie, si ces employés étaient payés comme autrefois.

M. BERGERON : La prétention de l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) est que l'importateur est maintenant obligé de payer une certaine somme qui était autrefois payée par le Gouvernement.

M. PATERSON : Cela n'affecte pas les droits que le marchand doit payer, mais augmente quelque peu les dépenses générales de son commerce.

M. BERGERON : Il reprend ensuite cela sur l'acheteur.

M. PATERSON : Je n'en sais rien et cela ne regarde pas le Gouvernement.

M. BERGERON : Le Gouvernement exige $480 par année de l'importateur, pour les services d'un officier de douane. Combien cet employé reçoit-il généralement du Gouvernement ?

M. PATERSON : Environ $600.

M. BERGERON : Il ne fait rien autre chose ?

M. PATERSON : Très peu sont dans ce cas.

M. BERGERON : C'est de cette manière que le Gouvernement augmente le revenu.

M. PATERSON : Cela diminue le crédit que je suis obligé de demander au Gouvernement.

M. BERGERON : De $425.

M. PATERSON : C'est autant d'argent de moins que je dois demander au Parlement.

M. BERGERON : $425. Lorsque l'Etat paie $175 à un fonctionnaire qui reçoit $600 d'appointements, l'importateur lui verse $425. Cette somme complète les $600. Puis, le ministre se présente devant le Parlement et lui demande un crédit moins élevé ; cependant, quelqu'un doit rembourser à l'importateur les $425 qu'il doit payer. L'importateur répartit cette somme entre ses clients qui paient leur marchandise plus cher.

M. LAKE : Exiger que l'entreposeur, ou celui qui acquitte le droit, solde les appointements de ce fonctionnaire, me semble un principe faux. Que cela crée ou non une obligation envers l'entreposeur, le fonctionnaire est porté à se croire obligé envers celui qui lui verse ses appointements.

M. PATERSON : L'argent n'est pas donné au fonctionnaire. L'entreposeur n'a rien à faire avec ce dernier. Il nous demande de lui laisser avoir ce fonctionnaire pendant tant d'heures par jour. Nous lui envoyons quelqu'un et nous exigeons tant de l'entreposeur.

M. LALOR : Le principe n'est guère différent ; les appointements proviennent indirectement de l'entreposeur. Il serait préférable que le Gouvernement exigeât un droit de l'entreposeur sans tenir compte des appointements du fonctionnaire.

Il y a une question qui ne tombe probablement pas sous la juridiction du ministre des Douanes mais qui ressortit plutôt au ministère du Revenu de l'intérieur. Il s'agit d'une vinaigrerie dont le propriétaire est tenu de payer les appointements du fonctionnaire de l'Etat. Il s'ensuit que la fondation de petits établissements est impossible et que les grandes vinaigreries jouissent d'un monopole absolu, ce qui augmente le prix que la population doit payer pour les produits de ces établissements. Faire payer directement ou indirectement les appointements d'un fonctionnaire de la douane ou de l'accise par les propriétaires de ces établissements me semble une erreur. Ce n'est pas ainsi que les employés publics devraient être rétribués. Si notre revenu est insuffisant, augmentons les droits plutôt que d'imposer une taxe à un particulier, à une maison ou à une compagnie qui fabrique du vinaigre en l'obligeant à solder les appointements du fonctionnaire qui surveille son établissement.

M. PATERSON : Je crois que l'honorable député n'a pas bien réfléchi. On ne remédierait en rien à la situation en augmentant le droit. L'honorable représentant de Greynord n'est pas dans le commerce. Si j'avais des loisirs, je serais dans les affaires. J'aurais besoin pour mon commerce, d'un employé pour me permettre d'entreposer ma

marchandise, de différer le paiement des droits et de jouir de l'intérêt de mon argent. Je demanderais au Gouvernement de désigner un de ses fonctionnaires qui me rendrait ces services. Pourquoi le député de Grey-nord, ou quiconque n'est pas dans le commerce, serait-il tenu de contribuer à des dépenses dont, seul, je tire profit ? Pourquoi taxer les cultivateurs afin de payer les appointements de ce fonctionnaire dont les services ne profitent qu'à un marchand qui économise dix fois autant en différant le paiement des droits et en jouissant de l'intérêt ?

M. BERGERON : Mais ils les paieront quand même d'une autre manière.

M. LALOR : Pourquoi ne pas prélever un impôt spécial sur les marchandises en entrepôt et faire cesser tout rapport entre l'entreposeur et le fonctionnaire de l'Etat? De la sorte, le fonctionnaire ne serait pas obligé envers l'entreposeur.

M. PATERSON : L'entreposeur n'a rien à faire avec le fonctionnaire, ni directement ni indirectement. Ce n'est pas toujours le même qui s'acquitte de ces fonctions. Aujourd'hui, c'est celui-ci, demain, c'est un autre. Personne n'est désigné en particulier. Nous pouvons changer les fonctionnaires ; nous pouvons, au besoin, en désigner un nouveau chaque jour. Ainsi, l'objection ne tient pas debout.

M. DANIEL : Tout ce que je veux faire observer c'est que le ministre nous disait cet après-midi qu'il diminuait l'impôt, en parlant du tarif établi pour la garde des entrepôts, mais il n'a pas fait savoir au pays que, sous d'autres rapports, il augmentait le fardeau des taxes qui pèse sur la population. Il ne parle pas de cela, mais il déclare qu'il diminue l'impôt. Tout ce que j'entends dire c'est que ce tarif constitue une taxe supplémentaire; qu'il augmente le coût de la marchandise et que le marchand devra payer cette différence au ministère des Douanes en sus de ce qu'il payait auparavant. C'est une charge nouvelle qui ne tourne pas au désavantage du Gouvernement vu que les droits ne sont pas augmentés.

M. PATERSON : Examinons un instant cette théorie. L'honorable député s'apercevra qu'il se trompe entièrement. Nous n'augmentons pas l'impôt; nous le diminuons. Lorsque nous rétribuons les services de ces fonctionnaires, c'est l'entreposeur qui en profite directement tandis que tous les administrés sont mis à contribution. Lorsque les fonctionnaires sont rétribués par ceux qui profitent de leur services, c'est une économie d'autant pour la population. L'impôt n'est pas augmenté; il est diminué.

M. DANIEL : Cette taxe est ajoutée au coût de la marchandise que le consommateur paye, naturellement.

M. PATERSON : Quelle différence y aurait-il si l'Etat payait tout le traitement du fonctionnaire.

M. DANIEL : Ce serait autant d'économisé pour le consommateur.

M. PATERSON : Cependant, nous paierions ce fonctionnaire à même les fonds publics.

M. DANIEL. C'est vrai, mais vous paieriez moins cher.

M. BLAIN : Quant aux heures réglementaires, pourquoi le ministre refuserait-il de donner des appointements raisonnables à ces fonctionnaires plutôt que de leur payer tant pour le travail de surcroît? Voici deux employés dont les appointements sont de $600 chacun, et leur travail de surcroît leur rapporte chaque année, plus de la moitié de leur traitement régulier. Le ministre ne ferait-il pas mieux dans l'intérêt public de leur donner un traitement fixe comme rétribution de leurs travaux. Il me semble qu'il y a beaucoup de travail de surcroît.

M. PATERSON : Ces $330 représentent deux heures d'ouvrage par jour ouvrable et dix heures le dimanche et les jours de fête légale. Si la proposition de l'honorable député était praticable, elle nous accommoderait bien, mais je crains qu'elle ne soit irréalisable.

M. BLAIN : Pourquoi ?

M. PATERSON : Pendant certaines saisons de l'année les employés doivent travailler après les heures régulières ; pendant d'autres, aucun travail de surcroît n'est nécessaire. Il y a des endroits où il y a plus de travail supplémentaire à faire et il y a différents fonctionnaires dans les différents postes de douane. Dans l'un il peut y avoir plusieurs douaniers et du travail de surcroît à exécuter. On n'aime pas à confier la même besogne tout le temps au même. On la partage entre les différents fonctionnaires et ce mode de paiement à tant de l'heure nous permet d'employer qui nous voulons sans augmenter les appointements.

M. BLAIN : Lorsqu'il s'agit de $14 ou $15, comme en plusieurs cas, cela se comprend aisément. Mais il semble difficile d'expliquer les suppléments qui équivalent à la moitié des appointements réguliers.

M. PATERSON : D'accord ; mais nous y avons longuement réfléchi et nous avons décidé que c'était le seul moyen de rendre justice à chacun, tout en ayant nos coudées franches, de manière à pouvoir dire à ces fonctionnaires : Allez faire ce travail-ci ou ce travail-là. Je dois dire que celui qui reçoit un supplément pour travail de surcroît doit remettre un état certifié par le percepteur du nombre d'heures que son service a duré.

M. PERLEY : Je voudrais savoir du ministre sur quoi il base sa décision lorsqu'il reçoit plusieurs demandes pour l'établissement de nouveaux postes de la douane.

M. PATERSON : Règle générale, lorsque nous recevons une demande semblable, nous faisons visiter les différents postes par où passaient les importations destinées à cette ville ou à ce village en particulier. La population pouvait importer ses marchandises par trois ou quatre différents postes. Nous obtenons du percepteur un état de la somme des droits payés, au cours de l'exercice, par les habitants de cette ville ou de ce village, et nous décidons si l'intérêt public exige qu'un nouveau poste de la douane soit établi.

M. PERLEY : Accorde-t-on la demande lorsque les recettes provenant de la ville ou du village où il s'agit d'établir un nouveau poste égalent les recettes du poste déjà établi qui rapporte le moins ?

M. PATERSON : Notre but est de fournir au commerce toute l'accommodation raisonnable. L'établissement d'un nouveau poste entraîne de nouvelles dépenses et nous désirons que les recettes nous permettent d'accorder au douanier un traitement qui lui permette de vivre à l'aise. Ce serait de l'égoïsme que de dire que l'Etat percevra le même revenu dans l'un et l'autre cas. Une autre chose à considérer, c'est la distance qui sépare un endroit d'un poste déjà établi. Une ville peut être riveraine du réseau principal d'un chemin de fer et il peut y avoir entre cette ville et la frontière un poste de la douane où la marchandise est reçue et d'où elle est expédiée directement par un fondé de pouvoirs de l'importateur. Nous tenons compte de tous ces faits.

M. PERLEY : Au cours de l'an dernier un nouveau poste de la douane a été établi à Alexandria (Ont.). Est-ce à cause des recettes, ou pour d'autres raisons ?

M. PATERSON : Je regrette de dire qu'un incendie a fait des ravages à Alexandria. Le chiffre des recettes nous justifiait d'y établir un poste de la douane. De plus, on nous a représenté que, dans le nouveau bureau de poste, il y avait assez d'espace pour établir un bureau de la douane.

M. PERLEY : Dois-je comprendre que ce poste a été établi parce qu'on avait construit à Alexandria un bureau de poste renfermant un bureau de la douane ?

M. PATERSON : Je ne voudrais pas dire cela ; mais, comme on avait pourvu au logement des douaniers, nous étions dispensés du paiement du loyer et des frais d'entretien.

M. PERLEY : Maintenant que l'édifice public d'Alexandria a été détruit par un incendie, le ministre changera-t-il sa décision ?

M. PATERSON : Un poste de la douane ayant été établi à Alexandria, ce poste sera maintenu.

Je ne sais pas quels sont les plans du ministre des Travaux publics, mais il nous faudra avoir de la place quelque part.

M. BERGERON : Et vous allez nommer naturellement un officier de douane ?

M. PATERSON : Il y en a déjà un de nommé.

Appointements et frais de voyage des inspecteurs de ports et autres officiers du service d'inspection et du service préventif, y compris les appointements et dépenses se rapportant au conseil des douanes, et la compilation des relevés statistiques des importations et des exportations, $142,125.

M. COCKSHUTT : En ces dernières années on a changé complètement la méthode de recueillir les statistiques douanières. Autrefois ces statistiques donnaient le port d'origine comme étant le port duquel les marchandises étaient exportées mais aujourd'hui on ne donne seulement que le port par lequel les marchandises sortent du pays. C'est là une question de plus grande importance que l'on croit pour le commerce. Par exemple, Toronto peut avoir manufacturé pour une valeur de $5,000,000 de marchandises exportées dans le cours de l'année dernière mais les statistiques officielles ne constatent que $5,000, la balance étant portée au crédit de petits ports de sortie comme Niagara-Falls, Bridgeburg, Windsor ou Sarnia et le département des douanes nous dit que ces petites villes ont exporté des marchandises qui réellement ont été manufacturées à Toronto, Brantford, Hamilton et autres villes. L'année dernière j'ai posé une question au Gouvernement concernant l'exportation des graines, principalement de la graine de trèfle, et c'est là que j'ai découvert le système en vogue. L'année dernière par exemple les statistiques nous disaient que Bridgeburg (Ontario) petit village de cent habitants au plus, avait exporté pour une valeur de $15,000,000. Si le département croit qu'il est désirable de continuer ce système, il devra aussi exiger le nom de l'endroit où l'article exporté a été manufacturé. Les pays étrangers qui nous achètent ces articles et consultent nos statistiques sont naturellement portés à croire que Bridgeburg qui exporte pour $15,000,000, doit être un centre très important, tandis que même lorsqu'on le traverse on a peine à le voir. La ville de Brantford à laquelle on attribuait autrefois une exportation de $1,000,000 d'articles manufacturés, n'avait plus l'année dernière que $1,000 à son crédit. Hamilton avait à peu près le même chiffre et Toronto peu de choses de plus. Je ne crois pas que ce serait une très forte dépense additionnelle pour le département des Douanes que de nous donner le port d'origine des marchandises exportées. C'est mettre les marchands et manufacturiers du Canada dans une situation très sérieuse que de ne pouvoir constater par les statistiques la somme d'exportation que fait leur propre ville. Je voudrais que le ministre portât son attention sur ce sujet. On devrait donner à chaque ville le crédit des marchandises

qu'elle manufacture. A ce sujet, l'ancienne méthode que l'on a abolie était bonne, et si, dans son intérêt, le département a cru devoir la changer—et je ne suis pas prêt à dire que le ministre n'est pas en mesure de justifier les demandes de changements—je lui demanderai s'il ne serait pas possible de maintenir aussi l'ancienne manière de recueillir les statistiques, qui nous permettra de connaître exactement les affaires que font ces différentes villes et citer où ces marchandises sont manufacturées afin que nous puissions dire à nos électeurs ce qui se passe dans une localité particulière. J'ai étudié quelque peu cette question et le "Monetary Times" a publié sur le sujet plusieurs articles documentés auxquels je ne crois pas que le sous-ministre ait fait une réponse remarquable. Je ne sais pas si le ministre peut nous donner une meilleure réponse que son assistant.

M. PATERSON : Voici pourquoi le changement a été fait. Bien que le système actuel présente des difficultés, je le reconnais, d'autre part nous avions suivi la coutume de réunir les statistiques d'exportations aux différents bureaux de douanes locaux dans les différentes provinces. Il y a quelques années, et ce serait la même chose jusqu'à un certain point si nous revenions à l'ancien système, lorsque, dans la province de Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest on récoltait et l'on exportait des millions de boisseaux de grains et que l'on faisait connaître au monde ces pays comme les contrées produisant du grain en abondance et où l'on invitait les émigrants à venir se fixer, presque toute l'exportation de ce grain était portée au crédit de Fort-William et de Port-Arthur, où on l'emmagasinait dans les élévateurs. Ce grain en sortait au printemps ou à l'automne, et on en expédiait des millions de boisseaux par voie de Buffalo. Pourtant les statistiques ne nous donnaient pour le Manitoba et le Nord-Ouest, pays que l'on disait à l'étranger produire des millions et des millions de boisseaux de blé, qu'une exportation de cent mille boisseaux de blé dans un an, bien qu'en réalité on en eut exporté des millions.

M. BERGERON : Comment cela pouvait-il arriver ?

M. PATERSON : Parce que ce grain était exporté de Port-Arthur et Fort-William qui sont dans Ontario, et qu'il était crédité à cette province. Nous avons rencontré les mêmes difficultés au sujet des importations, parce que des marchandises destinées à la province d'Ontario, au Manitoba, au Nord-Ouest et peut-être aussi à la Colombie-Anglaise avaient à payer le droit de douane à Montréal.

M. BERGERON : Je comprends cela.

M. PATERSON : L'importation va au crédit de Montréal, mais la consommation se fait en d'autres provinces.

M. BERGERON : Vous ne pouvez pas éviter cela, mais avec l'autre système.. ..

M. PATERSON : Vous ne pouvez pas l'éviter non plus. C'est le lieu d'expédition qui bénéficie du crédit. Quand bien même les marchandises partent de Brandon ou de Regina il faut qu'elles soient inscrites à Port-Arthur.

M. BERGERON : Pourquoi ne pourrait-on pas dire qu'elles partent de Brandon ?

M. PATERSON : Parce qu'elles ne sont pas exportées de Brandon.

M. BERGERON : Mais elles le sont.

M. PATERSON: Non, elles sont envoyées de Brandon à Port Arthur ; leur feuille de connaissement ne va pas plus loin que cela. Le grain est expédié à l'élévateur et il y reste. Lorsque la vente s'en effectue plus tard, et qu'on l'envoie dans les vieux pays, cette vente est portée au crédit de Fort-William ou de Port-Arthur.

M. BERGERON : Je ne vois pas ce qui empêcherait de changer le système, ce serait aisé de dire que le grain vient de Brandon.

M. PATERSON : Vous ne pouvez pas savoir si le grain qui vient de Brandon est vendu dans les vieux pays ou non. Il peut être vendu aux meuniers d'Ontario ou de Québec.

M. BERGERON : Du moment que vous connaissez l'endroit d'où part le grain, il serait facile de dire s'il vient de Brandon ou d'un autre point des territoires du Nord-Ouest.

M. PATERSON : Comment pouvons-nous tenir un registre des points d'où le grain vient ? Je comprends que chaque ville aimerait à voir porter à son crédit les articles qu'elle produit, mais nous avons cru qu'il valait mieux abolir toutes ces distinctions provinciales. Notre pays est le Canada, et les marchandises qui en sortent sont les exportations du Canada.

M. SAM. HUGHES : Le ministre se propose-t-il d'abolir cette classification par ports et provinces ? Aujourd'hui le rapport des douanes classe les exportations par province. Si vous consultez ces rapports vous verrez qu'Ontario n'a exporté que quelques milliers de bestiaux et que Québec en a exporté la grande masse. Allez-vous abandonner cette classification ?

M. PATERSON : Vous voulez parler du port d'où l'exportation se fait ?

M. SAM. HUGHES : Oui, le port canadien.

M. COCKSHUTT : J'entrevois des difficultés dans les objections que le ministre soulève, mais je ne crois pas qu'elles soient insurmontables parce que chaque expédition d'une ville est accompagnée d'une feuille de connaissement. Ainsi il ne peut

rien sortir de Brandford pour l'exportation sans une feuille donnant les quantités et la valeur des effets expédiés. Cette feuille reste toujours en la possession du département. Tout ce qu'il y a à faire c'est de réunir ces différentes feuilles et d'en publier la statistique comme on en avait l'habitude. Envoyer le grain à Montréal ne résout pas l'objection de Brandon à ce que Port-William reçoive le crédit de son exportation ; cela ne fait qu'augmenter la difficulté. Brandon envoie son grain à Fort-William et Fort-William l'envoie à Montréal ou à Halifax, et c'est à ces ports océaniques finalement que l'exportation a été inscrite, bien que les marchandises viennent d'Ontario, de Québec ou des territoires du Nord-Ouest. C'est de cette façon que l'on inscrit à Bridgeburg tous les articles manufacturés dans Ontario qui sortent du pays par cet endroit. Je tiens à faire remarquer que le lieu d'origine est déjà connu et que tout ce qu'il faudrait faire serait de recueillir les feuilles de connaissement ainsi qu'on en avait l'habitude, car ces feuilles contiennent tous les renseignements nécessaires. Il n'en coûterait pas très cher pour grouper ces statistiques ; un ou deux commis suffiraient à la tâche et de cette façon chaque ville et chaque campagne recevrait justice. On devrait connaître l'endroit où un article est pesé. Agir autrement ne fait que multiplier les difficultés dont l'honorable ministre a parlé. On porte au crédit de Montréal le blé du Nord-Ouest et du Manitoba, le fromage et les autres produits d'Ontario enfin tout ce qui est exporté tandis que les provinces et les villes d'où partent ces exportations ne sont pas du tout mentionnées dans le tableau de ces exportations. Je crois que c'est leur faire une injustice et que le ministre devrait y apporter remède. Ce remède ne devrait pas coûter bien cher et j'espère que dans le cours de l'année prochaine il trouvera moyen de faire recueillir les statistiques de la même manière qu'autrefois, tout en donnant les statistiques qu'il nous donne aujourd'hui. Je ne crois pas que cela augmenterait beaucoup l'ouvrage.

M. SAM. HUGHES : Le ministre nous a parlé des marchandises à l'entrepôt. Supposons que des marchandises en entrepôt soient perdues. De quelle manière le département rembourse-t-il le propriétaire de ces marchandises ?

M. PATERSON : Perdues de quelle manière ? Dans un incendie ?

M. SAM. HUGHES : Brulées, volées ou perdues de n'importe quelle autre manière, pendant qu'elles sont placées sous la responsabilité des douaniers.

M. PATERSON : Quand les marchandises sont détruites par le feu, le Gouvernement rembourse les droits sur production du certificat de l'officier en charge. Je suppose que les marchandises sont assurées.

M. SAM. HUGHES : Supposons qu'il y ait dans la douane à Ottawa des marchandises valant $500, et que $250 valant de ces marchandises disparaissent. Comment le ministre s'y prend-il pour dédommager le propriétaire de ces marchandises ?

M. PATERSON. Nous ne sommes aucunement responsables des marchandises.

M. COCKSHUTT : Je voudrais avoir une réponse à ma question ; je voudrais savoir si le ministre pense que cela augmenterait beaucoup la besogne de son personnel s'il lui faisait compiler les statistiques de la manière qu'il en avait l'habitude ?

M. PATERSON : Nous croyons que les statistiques sont beaucoup plus fidèles en prenant le port d'exportation comme base. S'il est possible de trouver quelques moyens de conserver cette fidélité tout en nous rendant aux désirs de l'honorable député, je suis bien prêt à adopter ce moyen.

M. TAYLOR : De quelle utilité nous est le ministère du Commerce ? Ce ministère ne fait que publier un rapport qui est une reproduction du rapport de la navigation et du commerce déjà publié par le département des Douanes. Le rapport du ministère du Commerce devrait donner à chaque ville le crédit de ses exportations. Voici par exemple une ville qui fabrique certains articles en grande quantité et les exporte en pays étrangers, mais son nom n'apparaît aucune part dans les rapports comme ayant exporté pour la valeur d'un dollar seulement, bien que ces marchandises soient entrées comme exportation. On les porte au crédit du port d'où elles partent. Si le ministère du Commerce veut être utile au pays il devrait opérer cette réforme.

M. PATERSON : Cette réforme ne peut s'opérer que par l'entremise du ministère des Douanes auquel sont adressés les connaissements ; le ministère du Commerce ne base son rapport que sur les renseignements qui lui sont fournis par le ministère des Douanes.

M. TAYLOR : A quoi sert alors de faire double ouvrage ?

M. PATERSON : Le ministère du Commerce a d'autres attributions ; il a, par exemple, la surveillance des agences commerciales et des tarifs des autres pays.

M. TAYLOR : Je ne vois pas trop quelle besogne le ministère fait alors dans les intérêts du pays, mais en voici une qui devrait être faite.

M. SAM. HUGHES : Je ne crois pas m'être fait suffisamment comprendre par le ministre. Supposons que les marchandises soient exportées d'un port quelconque d'Angleterre au Canada et qu'elles soient con-

fiées à la charge des employés du Gouvernement dans l'entrepôt du Gouvernement, et qu'une partie de ces marchandises soit perdue, le Gouvernement ne devrait-il pas payer pour cette perte ?

M. PATERSON : Non, nous ne payons rien.

M. SAM. HUGHES : Vous n'avez jamais payé ?

M. PATERSON : Non, je ne crois pas.

M. SAM. HUGHES : Ne serait-ce pas une excellente occasion de commencer à rendre justice ? Comment le propriétaire de ces marchandises pourra-t-il se refaire de sa perte ?

M. PATERSON : Nous ne l'obligerons pas à payer les droits si les marchandises ont été détruites, mais nous ne pouvons nous rendre responsables de la perte de ces mêmes marchandises. Les propriétaires les mettent en entrepôt à leurs propres risques. Notre devoir est certainement d'en prendre bon soin, mais nous ne pouvons accepter aucune responsabilité en cas de destruction.

M. SAM. HUGHES : Une autre question. Il y a quatre ou cinq ans le ministre du Commerce a promis de publier un état annuel donnant les taux de transport de marchandises et de voyageurs sur les différents chemins de fer entre les points importants du Canada, les taux entre les ports de mer du Canada et les principaux ports de pays étrangers, et aussi les taux de transport direct des différents points du Canada jusqu'à certains points importants des pays étrangers. On devrait faire cette compilation afin que chacun put être mis au courant des taux de transports locaux et des taux de transports directs. Je serais très obligé au ministre des Douanes s'il voulait appeler l'attention du ministre du Commerce sur cette question.

Divers—Impressions et papeterie, abonnement à des journaux de commerce, drapeaux, timbres, dateurs, serrures, instruments, etc., pour divers ports d'entrée, frais judiciaires et uniformes des employés des douanes, $37,500

M. PATERSON : Dans cet item nous demandons pour neuf mois presque autant que nous avons demandé l'année dernière pour toute l'année, car si le tarif doit être revisé au mois de novembre prochain, nous devrons faire une grande quantité d'impressions nouvelles, et il y aura aussi d'autres dépenses imprévues.

M. R. L. BORDEN : Le ministre nous a parlé de certaines réductions dans les dépenses en conséquence du nouvel arrangement concernant les entrepôts. Fait-il diminuer ces crédits en proportion.

M. PATERSON : Non.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi pas ?

M. PATERSON : Nous aurons besoin de tout le crédit quand même. Nous aurions été obligés de demander plus cette année si nous n'avions pas fait ces réductions.

M. R. L. BORDEN : A combien s'élèvent ces réductions ?

M. PATERSON : Avec l'ancien système, à environ $16,000.

Dépenses dans le Territoire du Yukon, $37,500.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi tenez-vous ici un compte séparé ?

M. PATERSON : Pour pouvoir faire une comparaison, plutôt que pour autre chose, je suppose.

M. HENDERSON : Je crois que le département des Postes a abandonné la pratique de tenir un compte séparé pour le territoire du Yukon, et que le plus tôt on fera la même chose dans le département des Douanes, le mieux ce sera.

M. PATERSON : Le coût total de la perception du revenu dans le Yukon reste toujours compris dans les autres branches du service, c'est-à-dire que le coût de cette perception dans le Yukon n'est pas retranché du coût total, mais je ne vois pas pourquoi la proposition de l'honorable chef de l'opposition ne serait pas adoptée. Mais, comme c'était un crédit nouveau qui s'ouvrait quand ce gouvernement est arrivé aux affaires, on l'a inscrit sous cette forme et on a continué à le voter ainsi. Je serais porté à croire, comme mon honorable ami, que le temps est arrivé où nous pourrions cesser de tenir de compte séparé pour le Yukon.

M. HENDERSON : C'est-à-dire que dans ce cas-ci comme dans l'autre, le Gouvernement a en grande partie adopté la politique de ses prédécesseurs.

M. PATERSON : Nous ne le pouvions pas à l'égard du Yukon, parce qu'en réalité ce pays n'existait pas avant notre arrivée ; à peine en reçut-on un peu de poudre d'or, un an ou deux avant notre entrée aux affaires.

Montant requis pour payer à MM. I. G. Baker et Cie, les droits de douane payés par eux aux receveurs de douanes dans les territoires du Nord-Ouest, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880, sur fournitures pour le département des Affaires Indiennes et la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 2,033.07.

Ainsi que les honorables députés le verront, cet item a besoin d'explications. J'ai ici toutes les pièces, et je ne voudrais pas demander au Gouvernement de voter cet argent à moins qu'il ne soit parfaitement satisfait des explications que je vais donner. Les honorables membres de cette Chambre peuvent examiner les pièces que j'ai ici, je ne pourrais pas les déposer sur le bureau de la Chambre en la manière ordinaire, parce que ces pièces sont des originaux et que nous en avons besoin dans les départements. Cette réclamation est

très ancienne et date de l'année 1880. Je suppose que le département aurait pu la régler sans consulter le Parlement ; dans tous les cas il aurait pu le faire avec l'aide du Gouverneur général. Mais la réclamation est si ancienne que j'ai cru plus sage de demander un crédit à la Chambre pour la payer. Je crois que la réclamation est juste, mais il m'a paru préférable d'obtenir le consentement du Parlement pour la payer.

M. HENDERSON : Il ne sera pas facile à tous les intéressés d'examiner ces pièces. Est-ce que le ministre ne pourrait pas nous donner une idée de ce qu'elles contiennent?

M. PATERSON : Je me ferai un plaisir d'expliquer la question d'une façon générale. Cette raison sociale de I. G. Baker et Cie était une maison commerciale faisant affaires dans le Montana il y a très longtemps, avant la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Nul doute que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) s'en souvienne. A cette époque le Gouvernement a acheté de cette maison, pour les sauvages du Nord-Ouest et la police à cheval, certaines marchandises qu'il était plus facile de se procurer dans le Montana. Je crois qu'on les faisait venir par Fort-Benton, ce qui évitait la longue route de terre depuis Winnipeg. On a acheté de cette manière de grandes quantités de marchandises de la raison sociale I. G. Baker et Cie. Jusqu'à 1880 ces marchandises entraient en franchise. En 1879-80 on fit des commandes pour des marchandises d'après la même entente. Mais à cette époque un changement de gouvernement survint et le nouveau gouvernement ne se conforma pas à l'entente et fit payer les droits de douanes sur ces marchandises.

M. BERGERON : Où était ce nouveau gouvernement? Pas à Ottawa?

M. PATERSON : Oui.

M. BERGERON : Pas en 1880.

M. PATERSON : Il arriva au pouvoir en 1879.

M. BERGERON : Non, le changement de gouvernement a eu lieu en 1878.

M. PATERSON : Très bien, c'est de ce changement qu'il s'agit ; les pièces font voir toutes les transactions. Les marchandises ont été achetées avec l'entente qu'elles entreraient en franchise.

M. BERGERON : Pour qui ces achats étaient-ils faits ?

M. PATERSON : Pour la police du Nord-Ouest et pour les Indiens dans la famine.

M. BERGERON : C'est la raison pour laquelle on n'a pas payé de droit—parce qu'elles étaient importées pour le gouvernement.

M. PATERSON : Oui, c'était parfaitement légitime. Je me préparais à dire que lors du changement de gouvernement il fut décidé qu'ils devaient payer les droits de douane. MM. Baker disent qu'ils n'ont pas été avertis du changement et qu'ils ont été obligés de payer les droits sur des marchandises vendues comme autrefois. Ces $2,033 sont destinés à rembourser les droits de douane que MM. Baker ont payé sur les marchandises avant d'être avertis qu'on leur imposerait les droits de douane. Si les honorables députés veulent examiner les papiers que j'ai devant moi, ils verront que jamais le Gouvernement n'a contesté, autant que nous pouvons le découvrir, la justice de cette réclamation. Mais voici quelle semblait être la situation. Le ministre des Douanes prétendit qu'il ne lui appartenait pas de remettre ces droits, mais que le département des Affaires indiennes aurait dû demander au Gouvernement de les payer. Et les deux départements continuèrent à se disputer jusqu'en 1896 lorsque nous arrivâmes au pouvoir. Il est facile de comprendre que lorsqu'on me présenta cette réclamation j'ai hésité, car si elle était juste elle aurait dû être réglée depuis longtemps et c'est ainsi que la question continua à traîner pendant que la dite raison sociale ne cessait d'insister sur cette réclamation.

M. BERGERON: Je demanderai que l'item soit réservé jusqu'à ce qu'une enquête ait été faite.

M. PATERSON : Comme l'honorable député de Halton (M. Henderson) m'a posé la question et puisque nous sommes engagés dans l'examen de cette affaire, je vais lire l'état fourni par le commissaire des douanes.

M. HENDERSON : J'ai obtenu du ministre tous les renseignements que j'en attendais. Je désirais seulement connaître l'historique de cette opération; je ne tiens pas à ce qu'on me donne tous les détails.

M. PATERSON : Voici l'historique de cette réclamation:

M. BERGERON : Il est inutile de lire ce document puisque la question est réservée.

M. PATERSON : Au point où nous en sommes, il est à propos, je pense, de lire ce rapport du commissaire des douanes. Il ne m'est pas permis de le déposer sur le bureau de la Chambre, car c'est l'original même du document.

Les détails de la réclamation sont indiqués ci-après :

| | |
|---|---|
| Fournitures pour les Indiens— | |
| Sur des bestiaux livrés à Battleford | $1,050 40 |
| Sur 8 charrues livrées à Fort-Walsh | 40 00 |
| Sur haches et ferronneries livrées à Fort-Walsh | 28 65 |
| Sur 1,000 sacs de farine | 250 00 |
| | $1,369 05 |

Les pièces justificatives pour les montants ci-dessus ont été transmises à l'aide-surintendant général de Affaires indiennes, le 29 avril 1881.

| | |
|---|---|
| Sur les semences destinées aux cultivateurs, 26 mai 1880, pièces justificatives annexées | $ 76 67 |
| Sur le pemmican expédié à Battleford | 52 00 |
| Sur 723 sacs de farine, 7 avril 1880. | 180 75 |
| Sur 260 sacs de farine, 23 juin 1880 | 65 00 |
| Total pour les Indiens | $1,743 47 |
| Fournitures pour la Gendarmerie à cheval | $ 289 60 |
| Grand total | $2,033 07 |

M. BERGERON : Ce sont là des marchandises importées des Etats-Unis ?

M. PATERSON : Certainement.

L'aide-surintendant général des Affaires indiennes, dans une lettre au commissaire des Douanes, en date du 12 juin 1883, fait la déclaration suivante :

J'ai l'honneur de vous transmettre pour examen la liasse ci-annexée n° 15288 relative à la réclamation de MM. I. G. Baker et Cie, de Fort-Benton, E.-U., en raison de droits de douane qu'ils ont dû payer à Fort-Walsh, T.N.-O., en 1879, sur des bestiaux, de la farine, des semences et des instruments aratoires achetés d'eux à diverses dates de l'année 1879 pour le compte de notre département, dans le but de secourir les Indiens souffrant de famine dans les Territoires et de venir en aide aux Indiens généralement dans la culture de leur réserve.

Il a été échangé des lettres précédemment entre nos deux départements ; mais je désire signaler particulièrement à votre attention les lettres ci-annexées, du 12 janvier 1881, du 7 mars 1882, du 14 août 1882, et du 8 mai 1883, adressées par les messieurs Baker à notre département, et sur celles du colonel McLeod, du 29 mai 1882. Dans le dernier alinéa de cette dernière lettre, il est déclaré expressément qu'il était entendu entre lui et la maison Baker en 1878-79, que, en ce qui regarde les fournitures destinées à la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, elles devaient être corroborées par la lettre adressée à notre département, le 31 du mois dernier, par le contrôleur de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

L'historique des achats sur lesquels notre département est prié d'obtenir une détaxe, pour le bénéfice de la maison Baker, est donné ci-après. En septembre 1879, ordre fut donné au colonel McLeod, pendant qu'il était à Fort-Benton, de faire l'achat pour le compte de notre département de fournitures destinées à soulager les Indiens souffrant de famine et régis par les traités 4 et 6. Conformément à ces instructions, il acheta du bœuf, des bestiaux, de la farine, etc., de la maison Baker, qui avait toujours approvisionné la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, à la condition très nettement exprimée que ces fournitures seraient admises en franchise. Néanmoins, le capitaine Crozier exigea le versement des droits sur ces fournitures au montant de $1,369.05, comme l'établissent les reçus ci-annexés. Les droits furent perçus même sur les articles qu'on prétend avoir été importés pour l'usage de la Gendarmerie à cheval, mais qui furent subséquemment utilisés par notre département avant le 1er juillet 1880, lesquels droits, s'élevant à $374.42, ont été versés par la maison Baker. Les commerçants du Montana ont refusé jusqu'à la date du 30 juin 1880 de livrer des fournitures dans les territoires du Nord-Ouest, si ce n'est à la condition qu'elles fussent admises en franchise ; et la maison Baker en étant ainsi forcée de payer les droits sur des fournitures vendues avec l'entente qu'elles entreraient en franchise, a souffert une injustice.

Il est à espérer que la demande de la maison Baker sera favorablement considérée par le ministère des Douanes, et que rien ne s'opposera à ce que l'on prenne les mesures nécessaires pour assurer le remboursement de la somme réclamée.

Voilà de quelle manière le sous-ministre de l'Intérieur établit la justesse de cette réclamation.

M. Fred. White, contrôleur de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, écrit à ce sujet au commissaire des Douanes, à la date du 28 avril 1896 :

Le 20 octobre 1893, je transmis au commissaire des douanes un dossier concernant une réclamation de la maison I. G. Baker en vue d'obtenir le remboursement d'une somme de $289.60, montant des droits exigés d'eux sur des fournitures importées pour le compte de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, aux termes d'un contrat couvrant l'exercice financier 1879-80.

A l'origine, les provisions, etc., destinées à la Gendarmerie à cheval opérant dans la zone méridionale des Territoires étaient importées des Etats-Unis par la rivière Missouri, et il était formellement entendu qu'il ne serait pas perçu de droits douaniers sur ces marchandises.

Ce privilège a été discontinué à partir du 1er juin 1880 ; depuis, les fournisseurs ont été contraints de verser les droits sur toutes les marchandises imposables ; mais le percepteur des douanes à Fort-Walsh perçut les droits sur le dernier envoi de fournitures expédié aux termes du contrat de l'exercice financier 1879-80 ; d'où cette réclamation.

Comme la maison Baker ne cesse de demander un règlement, je vous prie d'avoir l'obligeance de me mettre en mesure de leur répondre nettement si notre département pourra ou non lui accorder cette détaxe.

Le contrôleur certifie, en outre, que les pièces justificatives faisant foi du versement de ces droits au montant de $289.60 ont été transmises au département des Douanes en même temps que la lettre du 20 octobre 1893.

Le versement des droits douaniers par la maison Baker, à l'automne de 1879 et au printemps de 1880, pour le montant qu'elle réclame, est établi par les états des percepteurs pour cette période. Il y est fait mention particulièrement des sommes suivantes :

Pour le département des Indiens—

| | | |
|---|---|---|
| Octobre 1879 | n° 346 | $1,050 40 |
| Mars 1880 | " 347 | 260 00 |
| Mars 1880 | " 348 | 182 75 |
| Octobre 1879 | " — | 52 20 |
| Mai 1880 | " 365 | 76 67 |
| Juin 1880 | " 373 | 65 00 |
| Juin 1880 | " 369 | 20 00 |

Pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—

| | | |
|---|---|---|
| Mai 1880 | " 36 | 269 60 |

M. BERGERON : Cet état couvre plus d'une annéee.

M. PATERSON : Non, l'année 1879-80.

M. BERGERON : Et 1881.

M. PATERSON : La réclamation a été faite d'abord en 1881; mais elle couvre un

peu moins d'un an, d'octobre 1879 à mai 1880.

M. BERGERON : Quand la maison a-t-elle été avisée de l'adoption de ce nouveau règlement administratif ?

M. PATERSON : A la fin de l'exercice financier 1880.

L'aide-surintendant des Affaires indiennes déclare que la somme de $1,369.05 provenant du versement de droits de douane a été transmise au ministère des Douanes par sa lettre du 12 juin 1883.

Dans les états douaniers du Fort-Macleod, pour le quartier clos le 31 décembre 1879, le percepteur transmet une liste pour l'usage de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, les droits n'ayant pas été perçus aux termes de l'arrangement conclu avec le ministère.

Dans la soumission de la maison I. G. Baker, en date du 23 avril 1877, il est stipulé que les articles seront livrés en franchise.

Le sous-ministre de l'Intérieur (en ce qui regarde les fournitures destinées aux Indiens) : " Il sera conclu un arrangement avec le ministère des Douanes, en vue de faire admettre en franchise les bestiaux destinés à notre département."

Les dispositions relatives à l'entrée en franchise des articles destinés à l'Etat et consignées dans le tarif de 1879 sont conçues en ces termes :

" Articles importés par le gouvernement fédéral, et pour son usage, ou pour celui d'aucun de ses départements, ou pour le Sénat et la Chambres des communes."

Les droits sur les fournitures destinées à la gendarmerie à cheval et aux Indiens paraissent avoir été perçus, en 1879, et les années subséquentes, en conformité d'instructions émises par le ministère des Douanes dans un but administratif.

La maison I. G. Baker, toutefois, prétend que son contrat de 1879-80 stipulait exemption des droits douaniers.

On ne paraît pas le nier, ni contester la justesse de la réclamation.

Le délai apporté au règlement de cette affaire semble avoir eu pour cause, dans une certaine mesure, la perte des pièces justificatives et autres documents transmis au ministère des Douanes en 1881. Lorsque la question fut soulevée de nouveau, en 1893 et 1896, bien que la justesse de la réclamation fût reconnue, les départements en cause n'étaient pas d'accord sur la question de savoir si le remboursement devrait être fait par le département des Douanes ou par le moyen d'un crédit voté par le Parlement.

C'est là un résumé de l'affaire. Le ministère des Douanes est convaincu que c'est un cas dans lequel, en justice, une détaxe devrait être accordée, et aurait pu même, j'imagine, être accordée par le moyen d'un simple décret du conseil. Mais nous n'avons pas cru qu'il était à propos de le faire, vu l'ancienneté de la réclamation. Nous demandons donc que le Parlement vote ce crédit, après avoir été mis pleinement au courant des circonstances. Si la députation se trouve suffisamment renseignée, nous pouvons voter le crédit sur le champ; sinon, réservons-le, afin que tous soient à même de consulter le dossier.

M. PATERSON.

M. BERGERON : Il ne s'agit pas d'une grosse somme, mais cette manière de faire est extraordinaire. La réclamation date de vingt-six ans.

M. LANCASTER : L'honorable ministre voudra-t-il dire si cette réclamation est toujours la propriété du réclamant primitif, ou l'a-t-il transportée à quelque autre ?

M. PATERSON : Un particulier représentant la maison I. G. Baker a personnellement fait valoir la réclamation, et la correspondance se fait au nom de la maison I. G. Baker. C'est la même maison.

M. LANCASTER : Il n'a été effectué aucun transport de la réclamation à qui que ce soit.

M. PATERSON : Non, et comme je l'ai dit précédemment, je ne pense pas qu'on ait surtout en vue de se faire rembourser l'argent. Cette maison est millionnaire.

M. LANCASTER : Les millionnaires sont souvent plus attachés à l'argent que nous pauvres gens.

M. PATERSON : Je le veux bien, mais elle est persuadée que sa réclamation est juste et qu'elle a été traitée injustement. A mon avis, il n'est que juste que nous lui remboursions cette somme. M. White, contrôleur de la Gendarmerie à cheval, qui a une connaissance personnelle de l'affaire n'hésite pas à déclarer que la réclamation est juste.

M. BERGERON : Si M. White savait si bien que la réclamation était juste, comment se fait-il qu'il n'a jamais pu engager le ministre à la solder ?

M. PATERSON : La difficulté, d'après ce que j'ai pu voir, venait de ce que le département des Douanes avait passé ce règlement les obligeant à payer les droits et cela, j'imagine, dans l'ignorance de ce contrat conclu antérieurement avec cette maison. Puis, le montant des droits fut versé, et le département des Douanes, une fois cette somme perçue, ne se sentait plus disposé à en faire le remboursement sans être bien sûr qu'il était obligé de le faire. "Nous ne réduirons pas notre revenu d'autant", disait-on ; "que le département qui a ordonné ces marchandises se fasse voter un crédit au Parlement pour le compte du département des Douanes". L'affaire fut ainsi renvoyée de Caïphe à Pilate.

M. BERGERON : Ces fournisseurs savaient très bien quelle sorte de contrat ils avaient signé. En vertu de ce contrat, ils devaient fournir les marchandises et solder les droits ; je ne puis me rendre compte que le destinataire des marchandises ait été au courant d'une circonstance que son fournisseur ignorait. Je ne comprends pas davantage que ce remboursement n'ait pas été effectué plus tôt, s'il devait l'être jamais.

M. PATERSON : Le teneur de livres du département, qui a compulsé ce dossier déclare que le montant des droits a été perçu par le capitaine Crozier ; il eut pour sa part 10 pour 100 de la somme perçue, et il exigea qu'elle fût versée bien que les marchandises dussent être admises en franchise.

M. BERGERON : Nous ferons l'examen des papiers.

M. PATERSON : Je ne suis pas pressé. Le fait est qu'il m'importe fort peu que la réclamation soit payée ou non, mais je suis d'opinion qu'elle devrait l'être.

(Le crédit est réservé.)

Sir WILFRID LAURIER : C'est à la Chambre de décider s'il vaut mieux, ou non, lever la séance.

M. R. L. BORDEN : Si le Gouvernement a de la besogne à expédier, je pense que nous ferions mieux de continuer.

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

## Reprise de la Séance.

### 2e LECTURE DE BILLS D'INTERET PRIVE.

Bill (n° 19) concernant la compagnie du chemin de fer "South Ontario Pacific". —(M. Guthrie.)

Bill (n° 20) tendant à fusionner la société dite "The Canadian Bible Auxiliary" avec celle dite "British and Foreign Bible Society".(M. Cockshutt.)

Bill (n° 21) concernant la compagnie dite "Huron and Erie Loan and Savings Company".—(M. Calvert.)

Bill (n° 22) concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—(M. Calvert.)

Bill (n° 23) tendant à constituer en corporation la compagnie dite "Quebec Midland Railway Company".—(M. Bureau).

Bill (n° 24) concernant la compagnie dite "The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company".—(M. McCool).

Bill (n° 25) concernant la compagnie du chemin de fer de Niagara à Queenston et à St. Catharines.—(M. Clarke.)

Bill (n° 26) concernant la compagnie du chemin de fer "West Ontario Pacific".—(M. Pardee.)

Bill (n° 27) tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Kamloop au passage de la Tête-Jaune. —(M. Galliher).

Bill (n° 28) concernant la compagnie dite chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo. —(M. Sloan).

Bill (n° 29) concernant la compagnie dite "The Vancouver and Lulu Island Railway Company".—(M. Macpherson).

Bill (n° 30) concernant la compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead.—(M. Galliher).

Bill (n° 31) concernant la compagnie du chemin de fer de White-Horse à Alsek.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 32) concernant la compagnie du chemin de fer de Nakusp à Slocam.—(M. Galliher).

Bill (n° 33) concernant la compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.—(M. Galliher).

Bill (n° 34) concernant la compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et du Kootenay.—(M. Galliher).

### DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Département des Postes, service extérieur—appointements et suppléments, y compris $950 d'appointements pour M. P. C. N. Dorion, courrier-convoyeur, réintégré dans le service le 30 septembre 1898, et $626 d'appointements pour John McAfee, qui doit être réintégré comme facteur à Montréal et classé dans la catégorie "D" aux termes de l'amendement à l'Acte des Postes de 1902 ; ils se trouveront dès lors réintégrés dans leurs anciens emplois, aux termes de l'Acte des Pensions du service civil, après paiement d'une somme équivalente au retranchement statutaire effectué sur leurs appointements respectifs à partir de la date de leur destitution, leurs services devant être considérés comme ininterrompus, nonobstant toute disposition des actes du service civil, $1,335,134.44.

M. BERGERON : Le directeur général des Postes voudra-t-il expliquer ce crédit ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : C'est une augmentation de $83,940.75 pour les douze mois, ou d'à peu près $63,000 pour les neuf mois.

Cette augmentation se répartit de la manière suivante : Bureau des inspecteurs des postes, $8,330 ; service des postes sur les chemins de fer, $31,640 ; bureaux de poste urbains, $43,970.

L'augmentation de $8,330 pour les bureaux des inspecteurs des postes se compose de cinq augmentations de $100 chacune, $500; de douze augmentations de $50 chacune,$600; de trois augmentation de $20 chacune, $60, et de huit nouveaux emplois de commis. Les crédits que j'ai indiqués s'élèvent à la somme de $8,530; mais il faut déduire $200 en raison de la différence entre les appointements d'emplois qui sont devenus vacants, qui s'élevaient à $4,500 et qui ne seront plus que de $4,300.

M. BERGERON : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer le cas de Dorion et de McAfee ?

M. AYLESWORTH : Ce sont deux cas d'une nature spéciale. M. Dorion était courrier-convoyeur dans le district de Québec. Il

fut nommé en 1885, et en décembre 1897 fut renvoyé du service pour s'être mêlé trop activement de l'élection fédérale de 1896. Le 1er octobre 1898, c'est-à-dire dix mois après sa destituion, il fut réintégré dans le service, ayant exprimé du regret pour sa conduite passée. Depuis, ses services ont été satisfaisants. Son explication, paraît-il, c'est qu'il avait agi plutôt par irréflexion que par esprit de parti, et il fut dès lors réintégré en octobre 1898. Avant sa destitution, il se trouvait sous l'empire de l'acte des Pensions. Une fois réintégré il se trouva sous l'empire de l'acte des Retraites, qui avait été adopté dans l'intervalle; et l'on voudrait maintenant le remettre comme autrefois sous l'empire de l'acte des pensions.

M. BERGERON : J'imagine qu'il ne s'est pas mêlé d'élections depuis ?

M. AYLESWORTH : Ce n'est pas à ma connaissance. Il fut réintégré dans son emploi en vertu d'un décret du conseil du mois de septembre 1898, et dont j'ai le texte ici.

M. BERGERON : Le cas de M. McAfee est-il le même ?

M. AYLESWORTH : Pas tout à fait. M. McAfee fut nommé, en 1882, facteur à Montréal. En octobre 1903, il ne fit pas son apparition au bureau, et le directeur de la poste fit rapport que, en dépit de tous ses efforts, il lui avait été impossible de le retrouver durant plusieurs jours. Lorsque McAfee revint au bureau, il invoqua la maladie comme cause de son absence ; mais comme ce n'était pas la première fois que cela lui arrivait et que les fois précédentes, ce n'était pas ce qu'on peut appeler une maladie qui l'avait empêché de répondre à l'appel, son explication ne fut pas acceptée et il fut renvoyé du service par un décret du conseil de décembre 1903. On découvrit plus tard qu'il avait cette fois-là été réellement malade.

M. BERGERON : Ce n'était pas comme les fois précédentes ?

M. AYLESWORTH : Et comme il avait été renvoyé parce qu'on croyait que cette maladie n'était qu'un prétexte, dès que l'on constata qu'il avait été bel et bien malade et qu'il se trouvait dans la maison de son père pendant qu'on le cherchait, il fut repris au travail, d'abord en qualité de temporaire en juin 1904, et à partir de cette date ses services ont toujours été signalés comme étant tout à fait satisfaisants. Ce que nous voulons faire aujourd'hui, c'est de le réintégrer dans son ancien emploi de facteur à deux dollars par jour dans la classe "D", aux termes de l'amendement de 1902 ; car c'est dans cette classe qu'il se trouverait aujourd'hui s'il n'avait pas été suspendu et renvoyé. On veut le remettre dans l'état où il se trouvait sous l'empire de l'acte du service civil. Il avait été facteur depuis 1882, à peu près vingt et un ans, au moment de sa destitution.

M. BERGERON : Dois-je comprendre que vous allez lui payer tout ce qu'il aurait gagné s'il avait continué à faire partie du service ?

M. AYLESWORTH : Nous ne lui payons pas ses appointements pour le temps qu'il n'a pas été dans le service.

M. BERGERON : Ces deux particuliers étaient régis par l'acte des pensions à l'époque de leur renvoi ; mais leur destitution n'a-t-elle pas mis fin à cet état de choses ?

M. AYLESWORTH : L'effet de cette mesure serait de les remettre dans leur situation antérieure ; de sorte que tout ce qu'ils perdraient ce serait leurs appointements durant le temps qu'ils n'ont pas fait partie du service.

M. BLAIN : A-t-on fait une enquête au moment où ces deux employés ont été destitués ?

M. AYLESWORTH : En ce qui regarde Dorion, il paraîtrait qu'il était réellement candidat dans le comté de Québec en 1896 ; il fit une campagne électorale active dans le comté et sortit effectivement du service avant le jour de l'élection. Le fait était notoire; je ne crois pas qu'il ait été fait d'enquête officielle.

M. BERGERON : Il ne pensait pas que l'on changerait si vite de Gouvernement.

M. AYLESWORTH: C'est bien probable. Dans l'autre cas, on s'était efforcé de découvrir la vérité et l'on supposait, au moment de sa démission que cet employé n'avait pas été malade, que cette maladie n'était qu'un prétexte ; puis, on découvrit, quelques mois plus tard, qu'il avait été réellement malade, et il fut réintégré par décret du conseil.

M. BENNETT : Est-il de rigueur aujourd'hui que les courriers-convoyeurs de chemins de fer subissent l'examen du service civil avant d'être employés.

M. AYLESWORTH : Pour être employé d'une manière régulière, oui ; mais aux termes du statut, un particulier peut être nommé porteur et faire le service de facteur sur les chemins de fer durant une certaine période de temps.

M. BENNETT : Combien paye-t-on par jour aux courriers-convoyeurs de chemins de fer ?

M. AYLESWORTH : Ils sont nommés à $400 par année. Le montant est déterminé par statut, je pense.

M. BERGERON : Est-il à la connaissance de l'honorable ministre que le besoin d'un plus grand nombre de facteurs se fait vivement sentir à Montréal ?

M. AYLESWORTH : Je n'en ai pas entendu parler.

M. BERGERON : Les journaux s'en sont plaints très souvent.

M. AYLESWORTH : Le rapport de notre surintendant est dans le sens contraire ; il assure que les facteurs ne travaillent pas plus qu'un nombre d'heures raisonnable, et qu'ils sont en nombre suffisant. Nous avons reçu des pétitions des sociétés de facteurs d'à peu près toutes les villes du Dominion demandant que leur situation soit améliorée, c'est-à-dire que leur journée de travail soit raccourcie, mais il n'est pas à ma connaissance qu'on ait demandé d'augmenter le personnel.

M. BERGERON : J'imagine que les deux choses vont ensemble : si le personnel était plus nombreux il ne serait pas nécessaire de travailler durant un aussi grand nombre d'heures. C'est sans doute la signification de ce que j'ai lu ; et on demandait en même temps une augmentation de salaire. Je me figurais que des pétitions dans ce sens avaient été adressées au ministère des Postes.

M. AYLESWORTH : Il a été reçu un certain nombre de ces pétitions, comme je viens de le dire, et nous les avons sous considération. Mais il n'est pas venu de députation à Ottawa.

M. BERGERON : Je crois que l'honorable député de Jacques-Cartier a eu l'autre jour sur le feuilleton une interpellation au sujet de l'opportunité de nommer un plus grand nombre de facteurs.

M. AYLESWORTH : Je n'ai été appelé à répondre à aucune question de cette nature.

M. BERGERON : Pendant que nous en sommes sur ce sujet, je rappellerai qu'on a demandé l'établissement d'un bureau de poste dans l'est de Montréal. On a fait, l'année dernière, des instances très vives auprès du prédécesseur de l'honorable ministre, et elles ont été répétées plusieurs fois dans l'année. Les marchands de cette partie de la ville sont très incommodés de n'avoir pas de bureau de poste dans leur quartier, et d'être obligés de se rendre à l'unique bureau de poste de Montréal. Je crois qu'on ne s'est pas entendu sur la question de savoir si ce bureau de poste devait se trouver dans la division de Saint-Jacques ou dans celle de Sainte-Marie, mais il en faudrait un quelque part.

M. AYLESWORTH : L'état de choses auquel fait allusion l'honorable député préopinant m'a été signalé par le représentant de Saint-Jacques et par celui de Sainte-Marie ; et il a été pris des mesures pour parer aux inconvénients dont il parle. Une succursale du bureau de poste doit être établie dans le voisinage des rues Sainte-Catherine et Saint-Denis.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes voudra-t-il dire si ces facteurs de chemins de fer font des courses sur les trains et font le travail des courriers-convoyeurs ordinaires ?

M. AYLESWORTH : Ils font le travail d'assistants. Ils apprennent leur métier tout en agissant comme facteurs de chemin de fer.

M. BENNETT : Ils ne sont pas tenus de passer d'examens ?

M. AYLESWORTH : Il leur faut passer un examen avant d'être nommés courriers-convoyeurs. Ils sont simplement à l'essai comme apprentis courriers-convoyeurs.

M. BENNETT : Combien à peu près a-t-il été nommé de ces employés dans la province d'Ontario ?

M. AYLESWORTH : Je ne crois pas que le nombre dépasse beaucoup douze.

Service du transport des dépêches, $2,250,525.

M. BENNETT : J'imagine que ce crédit se rapporte au service ordinaire du transport des dépêches dans toute l'étendue du pays ?

M. AYLESWORTH : Le service du transport des dépêches par terre et par eau.

M. BENNETT : Je m'en vais faire appel au directeur général des Postes à ce sujet. Antérieurement à 1896, la coutume s'était établie, dans tous les cas où il avait été adjugé une entreprise pour le transport des dépêches et où l'adjudicataire s'était pourvu du véhicule nécessaire et avait commencé son service, de lui renouveler son contrat pour une nouvelle période de trois ans à l'ancien chiffre. Tous paraissaient croire que cette manière de faire était juste, car, de ce que l'entreprise avait été adjugée trois ans auparavant à la suite d'avis publics, on en concluait que le prix demandé était raisonnable. L'ancien directeur général des Postes, en arrivant aux affaires, rejeta ce système comme très mauvais, et il fut publié un célèbre livre bleu, qui fut distribué dans tout le Canada, en vue de prouver que ces renouvellements de contrats étaient abusifs ; et dans beaucoup de cas ils furent annulés et les entreprises adjugées de nouveau par voie de soumissions publiques. Or, il s'est produit un cas dans la circonscription de Simcoe-est que je désire signaler à l'attention de l'honorable directeur général des Postes. Il débute dans la carrière ; on s'attend à de grandes choses de sa part, et il ne faut pas qu'on le charge des crimes de son prédécesseur. A ce sujet, je m'en vais lire la réponse faite par le directeur général des Postes à une question au sujet du transport des dépêches entre Coldwater, Lawson et Lovering, et que l'on trouve à la page 347 du compte rendu des débats. Elle est en ces termes :

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : En 1897, il a été passé un marché pour ce service, et cela par voie de concurrence et de publicité, et l'entreprise a été adjugée au concurrent qui avait offert le rabais le plus considérable ; M. W. H. Lovering, au prix de $130 l'an. A l'expiration du marché en 1901, il a été renouvelé et accordé au même entrepreneur, au même prix, pour une période de quatre années se terminant le 31 mars 1905 ; puis, à cette dernière date, le marché a été de nouveau renouvelé en faveur du même entrepreneur, au prix annuel de $156.

Ce contrat avait été adjugé primitivement au prix de $130 par année, après publication d'avis suffisants, et il fut renouvelé pour trois années. Or, l'année dernière, le directeur général des Postes d'alors ajouta $26 au prix du contrat, sans demander de nouvelles soumissions. Au point de vue politique je préférerais que le directeur général des Postes laissât les choses dans l'état où elles sont, et pour cette raison-ci. Inutile de dire que M. Lovering est un partisan de ces messieurs de la droite, et un partisan très résolu ; mais ses propres voisins libéraux sont désireux de soumissionner pour ce contrat ; néanmoins, le directeur général des Postes prélève $26 sur les fonds publics et en fait don à M. Lovering.

Le directeur général des Postes pouvait tout aussi bien accorder une entreprise à M. Lovering à mille dollars qu'à vingt-six dollars de plus. Le principe en jeu est le même ; seule, la somme d'argent est différente. Celui qui remplissait les fonctions de directeur général des Postes, l'an dernier, s'est couvert de ridicule par cette conduite. Son remplaçant est appelé à donner sa décision; il ratifiera l'acte de son prédécesseur s'il adhère à la convention intervenue. Quant à moi, au point de vue politique, j'aimerais mieux cela, car sa conduite ne manquerait pas de déplaire aux libéraux des environs. Ils ont la notion de la probité et de la décence et ils sont d'avis que cette entreprise devrait être adjugée avec publicité et concurrence. Ce M. Lovering, qui, par l'entremise du candidat malheureux ou d'une autre personne, a réussi à persuader à l'ancien directeur général des Postes qu'il était indispensable dans ce milieu, est loin de l'être en réalité. J'espère que le directeur général des Postes ne s'abaissera pas jusqu'à avoir recours à ces pratiques, mais qu'il fera en sorte de favoriser une concurrence honnête et ouverte et de fournir aux libéraux et aux conservateurs l'occasion de soumissionner. Je demande donc au directeur général des Postes s'il se propose de confier cette entreprise à M. Lovering à raison de $156 pendant le reste du temps stipulé, qui expirera dans quatre ans à compter du 31 mars, 1905, ou s'il demandera des soumissions et adjugera l'entreprise avec publicité et concurrence ?

M. AYLESWORTH : Je crains de ne pouvoir donner une réponse catégorique à l'honorable député (M. Bennett) sans relater les circonstances. Si l'écart entre les prix en valait la peine, il y aurait lieu de comparer la somme payée à ce concessionnaire au coût des mêmes services rendus dans d'autres parties du pays. Tout dépend de la fréquence du courrier, de la distance à franchir, de la somme de travail à accomplir. Bien que le prix exigé en premier lieu ait été augmenté de $26, il peut être très inférieur à la somme qu'on s'attendrait ordinairement à payer pour des services de même nature. Naturellement, on ne peut demander des soumissions sans publier des annonces, ce qui coûte plus ou moins cher. Celui qui dirigeait le ministère a pu se dire que, s'il réussissait à assurer le service en ne dépensant que $26 de plus, par année, ou 50 cents par semaine, cela vaudrait mieux que de faire les frais d'une demande de soumissions.

M. BENNETT : Je suis surpris d'entendre le directeur général des Postes tenir ce langage tandis que le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) est à ses côtés. Lorsqu'il s'est agi de demander des soumissions pour la fourniture des approvisionnements du pénitencier de Kingston, le ministère de la Justice a jugé à propos de publier des annonces dans le " Free Press," d'Acton—le directeur général des Postes connait ce journal—dans le " News ", d'Alexandria, dans le " Bulletin ", de Collingwood, dans le " Leader ", d'Eganville—où se trouve Eganville ? n'est-ce pas quelque part dans le comté de Renfrew ?—dans le " Banner ", de Listowel, le " Reformer ", de Milton, le " Plaindealer ", de Bridgetown—singulier nom lorsqu'il s'agit d'une pareille transaction—dans le " Register ", de Toronto—ce journal m'est inconnu —dans un journal au nom imprononçable publié dans le village d'Arthabaskaville, etc. Pour comble, on est allé jusque dans la Colombie-Anglaise demander dans les journaux des soumissions pour la fourniture de la farine au pénitencier de Dorchester, N.B. Etant donné la conduite de son collègue, le ministre de la Justice, le directeur général des Postes peut difficilement invoquer cette excuse pour se justifier de n'avoir pas demandé de soumissions. Si j'ai bien compris son plaidoyer, il se propose de fouler aux pieds, lorsqu'il le jugera à propos, le principe salutaire de la concurrence provoquée par des demandes publiques de soumissions. Lorsque ses subalternes et lui en jugent ainsi, ils se proposent d'adjuger ces entreprises sans enchères. Lorsque l'occasion se présentera, si le directeur général des Postes croit que la concurrence n'aurait pas de bons résultats, il adjugera l'entreprise à ses amis politiques. Le ministre doit savoir que, dans ces districts ruraux, un grand nombre de gens désirent soumissionner. Dans le présent cas, il n'y a que quatre à cinq milles à franchir et un jeune garçon peut porter le sac aux dépêches jusqu'à la gare de Coldwater ainsi qu'au retour. Je ne crains pas de dire au ministre que cette conduite pitoyable mécontente plus de libéraux que de conservateurs. C'est un

triste spectacle que de voir un grand ministère tiraillé en tout sens par un politicien de bas étage qui l'oblige à retenir ses services au prix qu'il fixe lui-même. Si je n'envisageais cette question qu'au point de vue politique, j'exprimerais l'espoir que le directeur général des Postes s'en tiendra à la décision de son prédécesseur. Ce dernier a souvent eu recours à ces pratiques dans Simcoe-est, et plus il les multipliait, plus il mécontentait les libéraux de cette division électorale. Et on peut en dire autant de tous les ministères qui ont adjugé des entreprises, que ce fût le ministère de la Marine, celui des Travaux publics ou des Postes. A mon point de vue, je devrais souhaiter que le directeur général des Postes laisse les choses en l'état et que M. Lovering jouisse de son privilège. Ses voisins trouveront un moyen de rendre la pareille au Gouvernement, même s'ils doivent attendre deux ou trois ans.

M. AYLESWORTH : Dans cette affaire, le souhait exprimé par l'honorable député se réalisera probablement. Je crois que les choses en resteront au point où elles en sont. Ses déclarations m'ont appris que la distance est de cinq milles. . .

M. BENNETT : Aller et retour.

M. AYLESWORTH . J'ai compris que l'honorable député disait que le bureau de poste était à cinq milles de la gare. Le courrier parcourt cinq milles dans les deux directions, ce qui fait dix milles aller et retour. Il couvre ce trajet six fois par semaine, c'est-à-dire qu'il franchit soixante milles chaque semaine ou 3,120 milles pendant les cinquante-deux semaines de l'année. Il est donc rétribué à raison de cinq cents par mille. Cela me semble éminemment raisonnable.

M. BENNETT : Alors, si j'ai bien compris, le directeur général des Postes adjugera ces entreprises sans publicité ni concurrence chaque fois qu'il jugera que cela est éminemment raisonnable .

M. AYLESWORTH : Tout ce que je puis dire c'est que, lorsqu'il y aura une convention pour le transport du courrier à raison de 5 cents par mille, je réfléchirai avant de demander des soumissions—à moins que la somme en jeu ne soit considérable. J'ajouterai que, depuis le peu de temps que je suis au ministère, j'ai constaté plus d'une fois, après avoir demandé des soumissions, que les prix étaient loin d'être aussi bas que le coût du service actuellement.

M. BENNETT : Et je prends pour acquis que, non content de conclure des arrangements à l'ancien prix, il augmentera ce prix comme dans le cas présent, s'il le juge à propos.

M. AYLESWORTH : J'hésiterais, je crois, avant d'augmenter le prix. Mais, naturellement, dans chaque cas, il me faudra exercer une sage discrétion.

M. R. L. BORDEN : Si le ministère s'en tient au principe qui veut qu'on demande des soumissions publiques, le ministre n'aura guère lieu d'exercer sa discrétion, car il pourrait trouver bon de supprimer complètement les demandes de soumissions.

Le directeur général des Postes ignore peut-être que son prédécesseur a annulé près de cent marchés semblables passés quelque temps avant la chute de l'ancien cabinet, en 1896, parce que des soumissions n'avaient pas été demandées. Je ne crois pas que, dans aucun de ces cas-là, on ait prétendu que le prix n'était pas raisonnable et je doute fort que les nouvelles annonces aient provoqué des offres plus avantageuses. Bien plus, lorsque les concessionnaires voulurent exercer leur recours contre l'Etat, à cause de l'annulation de leurs contrats, le directeur général des Postes ne voulut pas que la pétition de droit fût accordée. Dans chaque cas, si ma mémoire est fidèle, on ne voulut pas permettre aux intéressés de soumettre à la cour d'Echiquier les réclamations qu'ils avaient contre la couronne, au dire de leurs avocats. Je ne fais allusion à cet incident qu'afin de démontrer que la ligne de conduite du cabinet est bien différente de celle qu'il s'était tracée en premier lieu.

M. CLEMENTS : Je désire signaler au ministre un fait que je viens d'apprendre au sujet du receveur de la poste de la ville de Leamington. Il me semble que le Gouvernement a déclaré l'autre jour qu'un receveur devait toucher une rétribution suffisante—le directeur général des Postes l'a fixée à $1,000 environ, si je ne me trompe—afin qu'il ne fût pas obligé de se livrer à d'autres occupations.

Je constate que le receveur de Leamington reçoit $1,250 par année et il est aussi magistrat de police, trésorier de la municipalité, percepteur des taxes d'eau et des comptes de gaz, rédacteur des règlements de la ville de Leamington, secrétaire et trésorier de la commission des écoles publiques. Il prend aussi soin d'environ quatre acres de terre couverts de vergers ; il est agent du téléphone du Gouvernement communiquant avec l'île Pelée et surveillant des réparations du télégraphe sous marin reliant cette île à la terre ferme. Je ne demanderai pas au ministre de me dire maintenant si c'est vrai, mais je crois que ce receveur était, en 1905, inspecteur du télégraphe sous-marin de l'île Pelée. Je constate aussi que son fils est commis au bureau de poste. Je ne lui en fais pas un reproche, mais j'apprends que ce fils tient un bureau d'affaires au bureau de poste. Le fils est percepteur de la municipalité de Leamington et ceux qui vont chercher leur courrier au bureau de poste sont ennuyés de voir qu'il y expédie ses affaires. Si la règle que le ministre a établie l'autre jour—

je l'en félicite—doit être observée, je lui demanderai d'aller aux informations et de rendre une décision.

M. AYLESWORTH : Avec plaisir. Ce que l'honorable député nous a raconté me porte à croire que le receveur de la poste à Leamington inspire beaucoup de confiance à la population.

M. CLEMENTS: Dois-je comprendre que le ministre a modifié la règle qu'il a établie l'autre jour dans cette enceinte ?

M. FOWLER : Il me semble que la réponse du ministre est très cavalière et fort déplacée, si l'on considère que nous avons entendu dire tout dernièrement qu'un receveur de la poste avait été congédié parce qu'il avait d'autres cordes à son arc. L'honorable ministre est au début de sa carrière parlementaire, et mieux vaut qu'il apprenne dès maintenant que ses collègues n'ont pas l'habitude de répondre de la sorte aux questions pertinentes que la gauche leur adresse. Ce n'est pas ce qu'il a de mieux à faire. D'ailleurs, ce n'est pas la première fois qu'il pèche sous ce rapport. L'autre jour, il a commis la même faute et il faciliterait l'adoption de son budget en répondant moins cavalièrement. Après les déclarations du représentant de Kent, il devrait promettre d'étudier le cas de ce receveur de la poste qui a, en outre, tant d'autres attributions. C'est une violation de la règle qui exige qu'un receveur qui touche mille dollars ou plus d'appointements ne se livre pas à d'autres occupations. Celui-ci, si je ne me trompe, reçoit un traitement de $1,250 ; cependant, il remplit toutes ces autres fonctions. De plus, il expédie ses affaires personnelles au bureau de poste et son fils en fait autant. En tout cela, il y a certainement violation de la règle établie et le ministre devrait s'engager à ouvrir une enquête. S'il s'aperçoit que les faits relatés par le député de Kent sont vrais, il devrait forcer ce receveur de la poste à rentrer dans le devoir, même si c'est un libéral à tous crins, et c'en est un, sans doute, car nul conservateur honnête ne tirerait un tel parti de son emploi.

M. BENNETT : J'ai fait erreur lorsque j'ai dit que le service était quotidien ; je constate qu'il n'est que semi-quotidien. Dans l'intérêt du directeur général des Postes, je lui apprendrai qu'un bon libéral, beaucoup plus influent que M. Lovering, transporte le courrier dans les environs et qu'il fait six voyages par semaine. M. Lovering reçoit $156 par année en paiement de ses services et l'autre ne touche que $137. Tous deux ont à peu près la même distance à parcourir, mais l'un fait six voyages par semaine au lieu de trois et il ne reçoit que $160, bien qu'il fasse un nombre double de voyages. Le rapport démontrera que des courriers d'entreprise faisant deux fois autant de voyages que celui-là ne touchent qu'environ $160 ou $170. Voici un cas où, si l'on permettait une honnête concurrence, le service coûterait beaucoup moins cher. Si le directeur général des Postes désire s'en tenir à la décision de son prédécesseur, je serai bien aise. Mais sa conduite actuelle créera un précédent. Lorsqu'un candidat, vainqueur ou vaincu, voudra lui faire des observations, le directeur général des Postes répondra qu'il n'est pas obligé de favoriser la concurrence et qu'il adjugera l'entreprise à son gré. Eh bien, nous verrons quels seront, au point de vue politique, les résultats de sa conduite.

M. AYLESWORTH : L'honorable député (M. Bennett) ne m'a pas compris s'il croit que j'ai manifesté l'intention d'écouter les conseils d'un membre de la Chambre ou d'un candidat malheureux lorsqu'il s'agirait des marchés pour le transport des dépêches. Je n'ai rien mentionné de semblable et, dans le cours de mon expérience, je n'ai jamais eu connaissance ni entendu parler de rien de tel. J'ai fait allusion à ce que j'avais dit précédemment de la valeur que pouvait avoir, à mon sens, un service comme celui de ce concessionnaire. La loi décrète que, lorsque le prix d'un marché dépasse $200, il faut demander des soumissions mais, lorsque la somme est inférieure à $200, le Parlement, dans sa sagesse, a cru qu'une demande de soumissions serait plus coûteuse que l'adjudication d'une entreprise même à un prix plus élevé. Les calculs de l'honorable député lui-même semblent indiquer qu'une somme de $137 à $160 est une rétribution raisonnable, à peu près, pour des services de ce genre. Dans le cas présent, la somme payée à ce receveur ne dépasse pas le maximum.

M. SPROULE : A mon avis, ce n'est pas une réponse " ad rem ". Des années durant, le prédécesseur de l'honorable ministre a eu pour pratique de demander dans tous les cas des soumissions publiques. Au reste, si c'est une nouvelle pour le directeur général des Postes, ceux qui siègent au Parlement depuis quelques années savent que son prédécesseur a annulé plusieurs marchés qui avaient été renouvelés pour une somme moindre que $200 lorsque le ministère était d'avis que l'ouvrage pouvait se faire à meilleur marché.

Pour se justifier, l'ancien ministre disait que son devoir était de demander des soumissions et, dans plusieurs cas, dont quelques-uns sont parvenus à ma connaissance parce qu'ils avaient trait à ma propre division électorale, des soumissions furent demandées pour les mêmes entreprises et les offres ne furent pas plus avantageuses. Quelques entreprises furent adjugées au même prix et d'autres à des prix plus élevés ; néanmoins, on se justifia de payer plus cher pour le même service en disant que c'était le résultat de la concurrence. On prétendait que la pratique que le directeur général des Postes défend maintenant n'était pas légitime. Nous disions que,

lorsqu'un marché était passé pour moins de $200 et lorsque le ministère savait ou croyait que le service était fait pour un prix raisonnable, il y avait lieu d'user de discrétion et de renouveler le marché sans demander de soumissions. Les députés de la droite combattirent cette doctrine avec force et véhémence et soutinrent le principe contraire. Pendant quelque temps ils mirent leur théorie en pratique mais, un peu plus tard, l'ancien directeur général des Postes changea ses habitudes et renouvela non seulement les marchés dont le prix était inférieur à $200 mais aussi, me dit-on—et je crois que c'est vrai—d'autres marchés dont le prix dépassait cette somme. Il ne s'agit pas de savoir si, au ministère, on a raison de dire que le service coûtera bon marché maintenant, mais si l'ancienne ligne de conduite était mauvaise. Si elle l'était auparavant, elle doit l'être encore. On la déclarait mauvaise autrefois. Le prédécesseur du ministre n'en voulait pas entendre parler. Si j'ai bien compris la déclaration de principes du nouveau ministre, il est obligé d'embrasser et de défendre la doctrine de son prédécesseur.

(Exclamations.)

M. SPROULE : Oui, la doctrine du Gouvernement. Nul ministre nouveau ne peut différer d'opinion avec ses collègues, soit à la tribune politique soit dans cette enceinte ; autrement il ne ferait pas partie du cabinet. En acceptant un portefeuille, il prouve qu'il est d'accord avec le premier ministre et ses collègues. Ayant remplacé son prédécesseur au ministère des Postes, il est tenu d'en défendre la doctrine. Loin de là, il la combat. Il se place sur le même terrain que nous avons défendu il y a des années alors que son prédécesseur nous répétait à tout bout de champ que nous avions tort.

M. LENNOX : Monsieur le président, je désire signaler à l'attention du directeur général des Postes certaines questions qu'il n'a probablement pas examinées et dont l'examen le convaincrait qu'il s'est prononcé trop à la hâte lorsqu'il a déclaré que le prix payé dans le cas cité par le député de Simcoe-est (M. Bennett) était raisonnable. J'ai par-devers moi un tableau des dépenses réelles d'un grand nombre de bureaux de poste, tableau que j'ai préparé l'an dernier et que j'ai cité à la page 2074 (v. a.) des " Débats " de la dernière session.

Le prix moyen, par mille, du transport du courrier dans Simcoe-sud n'est pas de 10 cents par mille comme dans le cas cité par le député de Simcoe-est mais de 3 cents .94. A vrai dire, le prix moyen est plus élevé dans certaines circonscriptions électorales, mais cela tient à des circonstances particulières. Ainsi, si de Simcoe-sud je me rends dans Simcoe-nord, je constate que le prix moyen est un peu plus élevé. Mais dans ce cas-ci la division est représentée par un partisan zélé du ministère et le prix moyen est de 4 cents .53 par mille. Il y a une division électorale où il est encore plus élevé et, probablement, le plus élevé dans la province d'Ontario. Il pourrait l'être davantage, car il s'agit d'une division chère au directeur général des Postes. J'ai nommé York-nord. Le prix moyen y est plus élevé que dans Simcoe-nord ; pourtant, il n'est que de 5 cents .30 par mille, de sorte que le ministre aura lieu de réfléchir à ce qu'il a dit lorsqu'il a déclaré que le prix payé pour le transport du courrier de Coldwater doit nous paraître raisonnable. Si je considère ce qui se passe dans les divisions nord et sud de Simcoe, représentées par des députés n'ayant pas les mêmes opinions politiques, je découvre des écarts étranges dans le coût du transport du courrier à des faibles distances. Prenons comme exemple les distances de moins d'un mille. Le prix moyen n'est que de 8 cents .24 par voyage, dans Simcoe-sud, tandis qu'il s'élève à 12 cents .62, dans Simcoe-nord. Cet écart, qu'il est possible d'expliquer, laisse croire qu'il tient à des raisons qui ne sont pas de nature à favoriser une sage administration du département. Au dire du député de Simcoe-est, il s'attend à de grandes choses de la part du nouveau directeur général des Postes. J'aime à croire que son espoir se réalisera et qu'au nombre des améliorations qui seront accomplies sera le nivellement des prix dans ces différentes municipalités limitrophes où la situation est la même.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la question posée à l'honorable directeur général des Postes par le député de Kent (M. Clements) méritait une autre réponse. La question était courtoise, mais la réponse ne l'était guère. Nous cherchons à connaître quelle sera la ligne de conduite du ministère des Postes dans ces cas-là. Ce que je connais des usages parlementaires relativement à l'ouverture des crédits m'engage à dire au ministre que cette question était légitime et que l'opposition avait le droit de s'attendre à une réponse raisonnable. Le directeur général des Postes, en parlant du receveur de Cannington, était censé poser un principe d'une application universelle. Je lui dirai si ce principe ne couvre pas le cas qui a été mentionné. Je ne puis croire qu'on appliquera un principe dans le cas du receveur de Cannington et un autre lorsqu'il s'agira du receveur de Leamington. Quelle règle a-t-on adoptée pour le receveur de Cannington et pourquoi cette règle ne s'appliquerait-elle pas dans l'autre cas ? Naturellement, ce n'est pas réponse que de dire que la personne en cause jouit de la confiance de ses amis. Ce qu'il s'agit de connaître, c'est la politique du ministère des Postes.

M. AYLESWORTH : La question que l'honorable député vient de mentionner a été l'objet d'une réponse catégorique qui est consignée dans le compte rendu des

débats. Relativement au bureau de poste de Leamington, j'ai déclaré à l'honorable député de Kent que, si je recevais des plaintes, j'ouvrirais une enquête. Il n'y a pas eu de plaintes, que je sache. Si un client du bureau de poste, ou une autre personne, porte plainte, nous ferons exactement ce que nous avons fait dans le cas du bureau de Cannington : un inspecteur ira faire une enquête et la décision du ministère dépendra du rapport de ce fonctionnaire.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne nous a pas dit quelle est sa ligne de conduite. Il a parlé des détails de l'affaire de Cannington, mais je me demande encore sur quel principe il se guide. Dois-je comprendre qu'un receveur de la poste qui touche mille à douze cents dollars de traitement dans une petite ville n'aura pas la permission de se livrer à d'autres occupations ? Cette question est des plus simples et nous avons le droit de connaître la ligne de conduite que le Gouvernement s'est tracée à cet égard.

M. AYLESWORTH : Dans ma réponse, l'autre jour, j'ai posé en principe que quand son traitement lui permettait de vivre, un receveur de la poste ne devait pas se livrer à d'autres occupations. Je ne puis me prononcer sur un cas particulier sans connaître les faits ni dire d'avance quelle décision sera prise avant qu'une enquête ait eu lieu.

M. R. L. BORDEN : Si je le comprends bien, le directeur général des Postes pose en principe que quand son traitement est suffisant, un receveur de la poste n'a pas la permission d'occuper d'autres fonctions ni de remplir d'autres emplois et que le directeur général des Postes sévira, le cas échéant. Si c'est là la politique du ministre, je la comprends ; si elle va moins loin que cela, je ne la comprends pas.

M. AYLESWORTH : Je ne puis en dire plus que je n'ai dit en ce qui concerne la politique du ministère. A mon sens, la situation dépeinte dans la réponse que j'ai donnée au représentant de Simcoe-est était répréhensible.

M. SPROULE : Dans sa réponse à la question de l'honorable député (M. Bennett), le directeur général des Postes a énoncé ce qui était à ses yeux la véritable doctrine.

La question était :

1. Le ministère des Postes oblige-t-il les directeurs de poste à remplir en personne les devoirs de leur charge et à ne s'occuper d'aucune autre besogne ?

2. Dans l'affirmative, cela influe-t-il sur le traitement payé au directeur de poste ? Ou bien quelle est la règle à ce sujet ?

Le directeur général des Postes a répondu :

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Il est de tradition au ministère d'exiger des receveurs qu'ils s'acquittent personnellement des fonctions de leur charge, et lorsque l'importance d'un bureau de poste demande que le receveur consacre tout son temps à sa besogne, et que son traitement est pleinement suffisant, on estime préférable qu'il ne se livre pas à d'autre occupation.

Si j'ai bien compris, le représentant de Kent (M. Clements) a déclaré que, dans le cas cité, le receveur touche un traitement de $1,200, par année, ce qui ne l'empêche pas de se livrer à plusieurs autres besognes. Pourtant, le directeur général des Postes ne trouve pas à redire. Remarquez bien que le receveur de Leamington foule aux pieds la doctrine que le ministre a énoncée au début de sa carrière ministérielle. Cette conduite ne sied pas même à un nouveau ministre des Postes, quelque condescendance qu'on ait pour lui. La mémoire des hommes est fugace mais elle ne l'est pas au point de permettre au ministre d'oublier la règle qu'il a posée il y a moins d'une semaine. Pourtant, ce soir, il cherche à justifier une toute autre ligne de conduite que celle qu'il s'est tracée dernièrement. Le directeur général des Postes est inconséquent.

M. CLEMENTS : Le directeur général des Postes a, dans cette affaire, énoncé un principe qui lui causera sans doute des embarras au cours de sa carrière. Je n'ai rien contre le receveur de la poste de Leamington. Il peut être libéral ou conservateur. Je ne connais pas ses affiliations politiques et je ne tiens pas à les connaître. Le ministre déclare qu'il n'a pas reçu de plaintes. Je lui apprendrai que j'ai reçu aujourd'hui de Leamington des plaintes très graves et qu'on m'a demandé de porter cette affaire à la connaissance de la Chambre. Mes correspondants de Leamington se sont permis de féliciter le directeur général des Postes au sujet de la règle qu'il a promis de faire prévaloir dans notre beau pays, de sa détermination d'interdire aux receveurs de la poste qui touchent un traitement qui leur permet de vivre à l'aise de se livrer à d'autres occupations. Dans les plaintes que j'ai reçues, on déclare que plusieurs citoyens marquants de Leamington voudraient avoir l'occasion de solliciter ou d'occuper quelques-uns des emplois que tient maintenant le receveur de la poste de l'endroit. On raconte que le fils du receveur est le secrétaire de la municipalité tout en étant commis du bureau de poste. L'Etat payant l'éclairage, le combustible, le loyer, etc., le fils du receveur est en état de remplir les fonctions de secrétaire de la municipalité moyennant des appointements moins élevés que ceux que demande toute autre personne moins favorisée par l'Etat.

M. FOWLER : Je comprends parfaitement la position difficile dans laquelle se trouve placé le nouveau directeur général des Postes dans une affaire de ce genre, puisque lui-même, chef d'un département public, ne se contente pas du traitement qu'en cette qualité il reçoit du pays, mais

qu'il cherche à exercer la profession d'avocat, au mépris de cette règle si bien établie qu'il est inconvenant pour les ministres de la couronne de se livrer à ce genre d'occupation. Naturellement il éprouve une certaine sympathie pour son subalterne, le directeur de la poste à Leamington. L'honorable ministre trouve qu'il est très naturel pour son ami et partisan de retirer des appointements que ce dernier reçoit en sa qualité de fonctionnaire du gouvernement fédéral, tout en se livrant à d'autres affaires puisque lui-même, directeur général des Postes, il est un personnage si important dans le pays qu'il ne peut se contenter du traitement que le peuple lui paie et que, pour obvier à cet inconvénient, il doit se livrer à la pratique de sa profession ce qui, je le répète, est en contradiction flagrante avec cette règle qui empêche les ministres de se livrer à des affaires particulière et personnelles.

M. SAM. HUGHES : Le directeur général des Postes a, l'autre jour, déclaré que le directeur de la poste à Leamington se livrait à d'autres occupations que celles que lui imposait son emploi, et que c'était pour cela qu'il avait destitué ce fonctionnaire. Je voudrais savoir à quelles autres occupations se livrait la personne en question.

M. AYLESWORTH. Je ne connais pas personnellement les détails de cette affaire; on m'a dit que le directeur du bureau de poste de Cannington faisait en même temps le commerce d'épiceries.

M. SAM. HUGHES : Sur quel fondement repose cette déclaration de l'honorable ministre ? Il y a quelques jours, le directeur général des Postes a voulu d'une façon plutôt cavalière citer des documents qu'il prétendait avoir sous la main et qui se rapportaient au genre d'affaires suivi par le directeur de la poste à Cannington. La Chambre et le pays veulent maintenant savoir quel est ce genre d'occupation.

M. AYLESWORTH : La réponse à cette question se trouve aux questions du 21 de ce mois.

On a dit qu'il tenait une épicerie. Plusieurs citoyens du village de Cannington se plaignirent de ce que le Gouvernement, d'après eux, subventionnait le directeur du bureau de poste pour leur faire concurrence, exprimèrent des soupçons tendant à faire croire que leur courrier ne recevait pas toute l'attention voulue, surtout lorsqu'il s'agissait de correspondance relative à leur commerce. Un inspecteur fut chargé de faire une enquête et il recueillit ses informations de la bouche du directeur du bureau de poste lui-même et d'autres personnes, puis il fit rapport au ministère du résultat de ses investigations.

M. SAM. HUGHES : Et quel a été le résultat de cette enquête ?

M. AYLESWORTH : L'inspecteur dans son rapport au ministère a déclaré qu'à son avis les accusations portées contre ce directeur de la poste étaient fondées.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre n'avait-il pas reçu de certains chefs libéraux du village de Cannington, lorsqu'il a fait cette déclaration à la Chambre, des lettres lui démontrant qu'il n'y avait pas un mot de vérité dans toutes ces plaintes et récriminations ? Il sait parfaitement qu'il possédait ces renseignements quand il a répondu comme il l'a fait ici même.

M. AYLESWORTH : L'honorable député est loin d'être exact dans ce qu'il affirme. Lorsque le directeur de la poste à Cannington eut été remercié de ses services, j'ai reçu une protestation contre cette destitution, de la part d'un citoyen se donnant la qualité de chef libéral important des environs ; la personne en question avait joint à sa lettre une déclaration solennelle de l'ex-directeur de la poste lui-même, dans laquelle ce dernier niait l'accusation portée contre lui ; à cette déclaration était annexée une copie d'un billet à ordre, dont l'échéance n'était pas arrivée, ce qui, à mon avis, servait grandement à établir la vérité de l'accusation portée contre ce fonctionnaire.

M. SAM. HUGHES : De quel billet parlez-vous ? Donnez-nous donc des détails sur ce sujet.

M. AYLESWORTH : Je ne puis donner de détails en m'en rapportant simplement à ma mémoire.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre ne s'est pas gêné de se lever ici pour déclarer ce qui suit :

Plusieurs habitants du village de Cannington se plagnirent de ce que le Gouvernement, selon eux, subventionnait le directeur de la poste pour leur faire concurrence et exprimèrent des soupçons tendant à faire croire que le service de leur courrier ne recevait pas toute l'attention voulue, dans le cas supposé de correspondance relative à leur commerce.

Voilà la déclaration qu'il a lue à la Chambre alors qu'il avait entre les mains des documents que lui avaient adressés des chefs libéraux du comté d'Ontario-nord—je ne parle pas du représentant supposé de cette division électorale, puisqu'il ne demeure pas dans ce comté—et, cependant, le ministre a eu l'audace de faire une déclaration semblable à la Chambre. Si c'est là la façon dont il veut commencer sa carrière dans cette Chambre, on ne doit pas s'étonner si le peuple ajoute foi à ce que publient les journaux relativement à la part qu'il a prise à l'affaire Gamey.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes a-t-il reçu un rapport de l'inspecteur? Quel est le nom de ce dernier ?

M. AYLESWORTH : Le rapport se trouve avec les autres documents. En vérité, je ne puis me rappeler le nom de cet inspecteur.

M. BENNETT : L'honorable directeur général des Postes peut s'adresser au sous-

ministre, mais je suppose que cet inspecteur est M. Henderson.

M. AYLESWORTH : Oui, c'est bien M. Henderson, d'après ce qu'on me dit.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'aura peut-être pas d'objection à déposer ces documents avant qu'on ait voté ce crédit. Je crois, en effet, qu'il y va de l'intérêt public de savoir quelle est sur ce point la politique suivie par le Gouvernement, et cela nous servira à connaître exactement les faits qui ont motivé l'action du directeur général des Postes. Je voudrais savoir si, après l'accusation portée contre le directeur de la poste en question, accusation qui équivaut à celle de mauvaise administration, l'accusé a été mis en présence de la personne qui a fait la plainte, a pu l'interroger et se disculper, suivant la pratique établie dans ce pays en faveur de toute personne accusée d'une offense très grave, comme dans ce cas-ci. Je remarque que le directeur général des Postes a fait allusion à une accusation contre le fonctionnaire en question, en prétendant que c'est là une des raisons invoquées. Il ne sert pas à grand'chose d'invoquer cela comme une raison motivant la destitution de ce fonctionnaire, car il faut autre chose que de simples allégations. Ces dernières n'excuseraient pas le directeur général des Postes de congédier le fonctionnaire dont nous parlons, et je ferai remarquer qu'on aurait dû fournir à l'intéressé l'occasion de connaître les accusations portées contre lui, de rencontrer ses accusateurs et de se défendre, après avoir entendu et les accusations et les témoignages qui appuyaient ces accusations. En sa qualité d'avocat, le directeur général des Postes devait naturellement comprendre que c'était bien la ligne de conduite qu'il devait suivre ; cependant, jusqu'à présent, il ne nous a rien dit pour nous laisser entendre que c'est là ce qu'il a fait. Je crois donc qu'il est tout à fait à désirer que les documents—qui devraient être sur le bureau de la Chambre, puisque l'honorable ministre y a fait allusion—soient déposés, afin que nous puissions nous renseigner complètement.

M. SAM. HUGHES : Le directeur général des Postes a fait souvent allusion à ce billet de $200. Il doit en savoir assez sur cette affaire ; il n'est pas né d'hier ; lui qui se donne volontiers comme une des lumières du barreau, il doit avoir de la mémoire.

Le document dont je parle prouve que le frère du directeur de la poste à Cannington, qui s'était déjà livré au commerce d'épiceries, devait $200 à ce fonctionnaire ; lorsque le frère en question vendit son magasin à une autre personne, il transporta ce billet à l'épicier actuel. Le ministre sait parfaitement, autant que les déclarations peuvent le démontrer, que ni directement ni indirectement le directeur de la poste à Cannington n'a eu un sou d'intérêt dans ce commerce d'épiceries. Cependant, mon honorable ami veut laisser croire à la Chambre et au pays que ce fonctionnaire se livrait à un genre d'affaires incompatible avec son emploi. Il peut arriver qu'en faisant comprendre à l'honorable ministre la responsabilité qui lui incombe, nous lui rendions service quant à l'administration de son département et quant à la portée que peuvent avoir ces déclarations dans le pays. En supposant même que ce fonctionnaire reçût $900 d'appointements par année et qu'il tint un petit fonds d'épiceries, cela serait-il plus condamnable que ne l'est l'attitude du directeur général des Postes qui a la hardiesse de plaider à la cour suprême, devant des juges choisis par lui ? Je me demande laquelle de ces deux situations est la plus scandaleuse aux yeux de notre population. Nous devrons nous efforcer avant que le directeur général des Postes ait rempli trop longtemps ses fonctions, de relever le niveau de ces dernières au point de vue de l'honneur, afin que le ministre ne puisse poser au grand seigneur comme il l'a fait quand Gamey a été lui demander de l'argent, quand il prétendait ignorer tous les détails de cette affaire, tout en allant un peu plus tard trouver l'individu qui fournissait l'argent, et tout en accomplissant sa besogne dans l'ombre.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes a déclaré, je crois, que les facteurs de chemins de fer reçoivent $400 par année. Croit-il que ce salaire leur permette de vivre ?

M. AYLESWORTH : Ce salaire est fixé par la loi ; je n'ai pas d'opinion formée sur ce point.

M. BENNETT : Dans ce cas, je conclus que l'honorable ministre répond dans l'affirmative. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) s'est servi une fois de ce mot fameux "adéquat" dans une certaine circonstance, et on l'a forcé de s'en tenir à ce terme. Nous devrions demander au directeur général des Postes de s'en tenir lui aussi aux mots "adéquats à leurs besoins quotidiens." S'il est vrai que $400 soit un salaire assez élevé pour la subsistance d'un facteur de chemins de fer, à plus forte raison en est-il ainsi d'un directeur de la poste qui reçoit $400 ou plus. La règle suivie dans le cas du directeur de la poste à Cannington s'appliquerait-elle dans d'autres circonstances, c'est-à-dire chaque fois qu'un directeur de la poste ne se bornerait pas à exercer ses fonctions administratives tout en recevant des appointements suffisants à sa subsistance ? Ce fonctionnaire sera-t-il destitué ?

M. AYLESWORTH : Je ne puis m'occuper que des cas qui se présentent.

M. BENNETT : Je vais citer un cas, formuler une plainte directe. Le directeur

de la poste à Victoria-Harbour reçoit $500 par année. Je dis avec connaissance de cause qu'il ne s'occupe nullement de ce bureau à l'administration duquel il n'a rien à voir. Ce fonctionnaire est en même temps agent de la compagnie du Grand-Tronc à cet endroit ; il y consacre tout son temps et il ne s'occupe pas du tout de son bureau de poste. Ses appointements sont de $500, en chiffre rond. Je ne demanderai pas au ministre de me faire connaître immédiatement son opinion, mais je suppose qu'il étudiera ce cas. Voici un directeur de la poste qui reçoit $500 en cette qualité et qui n'a rien de commun avec le bureau de poste ; qui est agent à l'emploi du Grand-Tronc, emploi qui l'oblige à travailler continuellement dans les intérêts de la compagnie. Le directeur général des Postes considère-t-il que cela est suffisant pour motiver la destitution de ce fonctionnaire, en supposant que tous ces faits-là seraient vrais ?

M. AYLESWORTH : L'honorable député ne s'attend assurément pas à ce que j'exprime un avis sur un cas pareil. Jamais je ne dois faire connaître mon opinion, avant de m'être rendu parfaitement compte de tous les détails de chaque cas.

M. BENNETT : Je pose la question conditionnellement en supposant que les faits racontés seraient vrais. Mais prenons cette affaire de Cannington. Je considère qu'on doit en toute justice envers le directeur général des Postes de préciser sa situation, car ce débat le met en mauvaise posture devant la Chambre. L'honorable ministre n'est pas l'auteur de la destitution de directeur du bureau de poste de Cannington, mais c'est lui qui l'a exécutée. Le "Globe" a déclaré que la destitution du directeur de la poste à Cannington avait été décidée par sir William Mulock avant que ce dernier abandonnât sa fonction de directeur général des Postes, et que le ministre actuel n'avait eu d'autre alternative que de mettre à exécution cette décision. J'ignore si la nouvelle publiée par le journal en question est exacte, mais je sais qu'elle n'a pas été contredite par le directeur général des Postes. Dans le cas qui nous occupe, on a envoyé M. Henderson, inspecteur, à Cannington et d'après ce que je sais de ce fonctionnaire et d'après ce que d'autres peuvent connaître, je puis dire qu'il a fait précisément ce qu'on attendait de lui. Il n'est jamais venu en contact avec le fonctionnaire accusé. Pourquoi ? Dans la crainte d'en obtenir des renseignements exacts. J'ai ici l'"Ontario Gleaner", numéro du 15 mars. Ce journal est publié à Cannington et j'y relève le défi suivant adressé à l'inspecteur en question :

> Si cet homme (l'inspecteur Henderson) voulait connaître quelque chose de mes affaires, il aurait agi avec plus de courage en s'adressant à moi personnellement, et en me demandant d'agir d'après le témoignage de personnes qui ne pouvaient connaître mes affaires et qui se trouvaient mues par le préjugé.

Telle est la lettre écrite et signée par M. Kift, celui qui, disait-on, aurait été l'associé commercial du directeur de la poste à Cannington ; l'inspecteur Henderson n'a pas osé démentir cette déclaration. Il est notoire que le docteur Bingham, qui sera certainement le prochain candidat libéral dans Ontario-nord. . .

Une VOIX : Que faites-vous du député actuel ?

M. BENNETT : Il ne compte pas, quand il s'agit d'Ontario-nord. On m'informe, et j'ai toute raison de croire que ce renseignement est juste, que le docteur Bingham a reproché au département des Postes la destitution du directeur de Canniugton.

Pourquoi ? Parce que cet acte est vu d'un mauvais œil par les libéraux de cet endroit. Ces derniers savent que M. Talbot a été en butte à toutes sortes de tracasseries depuis deux ou trois ans, c'est-à-dire depuis que le représentant actuel d'Ontario-nord est le distributeur des faveurs ministérielles dans cette division. Il possédait un logement spacieux où il avait établi le bureau de poste qu'il administrait à la satisfaction du public, et le directeur général des Postes à cette époque, c'est-à-dire sir William Mulock, l'a obligé à quitter ce logement pour occuper des pièces qui étaient loin de convenir aux fins pour lesquelles on les louait. On voulait ainsi tracasser ce fonctionnaire et le priver de l'avantage d'avoir le bureau de poste chez lui, car il va sans dire qu'il retirait un loyer pour cela. Voilà quelle a été la conduite de l'inspecteur Henderson et elle est bien conforme à tout ce que le Gouvernement a fait dans cette affaire. D'abord le représentant chargé de la distribution des faveurs ministérielles a insisté auprès de l'ancien directeur général des Postes pour obtenir la destitution du fonctionnaire en question, et c'est rendre justice au ministre actuel que de dire qu'on lui a forcé la main. Il est bien vrai qu'il pouvait refuser d'agir comme il l'a fait, mais il a cru bon de prendre la responsabilité de cet acte. Toute cette affaire s'est perpétrée dans l'ombre et cette destitution est sévèrement condamnée, non seulement par les chefs libéraux de Cannington, mais encore par tous les libéraux influents des environs de ce village.

Je demanderais au ministre d'étudier très sérieusement le cas du directeur de la poste à Victoria-Harbour. Il constatera, après enquête—peu m'importe qu'il envoie ou non l'inspecteur Henderson—que cet employé ne remplit pas les devoirs de sa fonction, bien qu'il retire des appointements dépassant $500 ; il n'y a qu'une raison qui excuse sa conduite, c'est qu'il monte sur les tréteaux publics, lors des élections, pour faire des discours politiques. Je regretterais de voir qu'on l'empêcherait de pérorer ainsi, parce que ses discours m'ont toujours aidé et ont contribué à augmenter le chiffre de

ma majorité. Le ministre des Douanes sourit. Mon observation ne s'adresse pas à lui, bien qu'il soit venu dans le comté de Simcoe-est ; j'espère l'y revoir encore, ainsi que le premier ministre. Plus ils feront de visites dans mon comté, plus le chiffre de ma majorité augmentera.

M. R. L. BORDEN : Je désire beaucoup que le directeur général des Postes dépose sur le bureau de la Chambre tous les documents se rapportant à cette affaire de Cannington. Si je ne me trompe, il a fait une promesse dans ce sens.

M. AYLESWORTH : Oui, si on les demande par une motion.

M. R. L. BORDEN : En toute matière relative à des questions soulevées dans la discussion des subsides, les ministres, jusqu'à présent, n'ont pas exigé le dépôt d'une motion pour apporter les pièces nécessaires à la discussion. Est-ce que le Gouvernement a l'intention d'établir de nouveaux règlements à cet égard ?

M. AYLESWORTH. Non, certainement.

M. R. L. BORDEN : Je crois que mon honorable ami, le ministre des Douanes confirmera ce que je viens de dire.

M. PATERSON : Il faut procéder par voie de motion.

M. R. L. BORDEN : La motion a été faite. Je veux dire au directeur général des Postes, à propos du billet à ordre dont il a parlé, que j'ai ici une déclaration écrite qu'on pourra attester, si cette question fait le sujet d'une enquête. Elle est signée par celui qui a acquis le fonds d'épiceries quand ce billet a été fait ; cet homme déclare le plus explicitement possible, au sujet de l'achat de ce fonds, en 1902, que le directeur de la poste à Cannington n'a été intéressé ni de loin ni de près dans ce commerce. Cette personne explique en détail la raison pour laquelle ce billet a été consenti. L'ancien directeur de la poste avait un jeune frère qui s'est rendu au Sud-africain pour y faire la campagne contre les Boers. A son retour, il se livra au commerce, puis vendit son fonds de marchandises, et c'est alors que le billet en question fut signé. Voilà l'explication qui m'a été fournie et que j'ai ici par écrit. Si on a représenté au directeur général des Postes les faits de façon à indiquer que l'ancien directeur de la poste avait des intérêts dans ce commerce, l'honorable ministre ne connaît pas exactement ce qui s'est passé.

J'ignore si le principe auquel le directeur général des Postes a fait allusion est assez défini pour lui permettre de répondre à une question que j'ai l'intention de lui poser. La voici : J'apprends de source autorisée qu'il y a dans la province d'Ontario un directeur de la poste qui reçoit des appointements deux fois plus élevés que ceux accordés à l'ancien directeur de la poste à Cannington, et que ce fonctionnaire, à l'heure qu'il est, fait sur une large échelle le commerce de chevaux qu'il expédie au Nord-Ouest, ainsi que le commerce des céréales. Je voudrais savoir si le principe invoqué par le directeur général des Postes est suffisamment défini pour forcer mon honorable ami à destituer le fonctionnaire, si ces faits peuvent être prouvé ?

Quelques VOIX : Répondez.

M. AYLESWORTH : J'ai déjà refusé de répondre à des questions visant des cas hypothétiques. Je prendra la décision que je croirai juste d'après les circonstances des cas qui me seront soumis.

M. R. L. BORDEN : Nous voulons savoir en quoi consiste le principe que vous appliquerez. On dirait qu'il n'existe pas de principe que le directeur général des Postes veuille suivre, bien qu'il ait déclaré d'abord que dans le cas qui nous occupe il n'y avait eu en jeu aucune influence politique, aucune pression exercée par les partisans du Gouvernement, mais que lui, le ministre, ne faisait qu'appliquer un principe qui devait régir tous les cas concernant les fonctionnaires du ministère des Postes.

M. SAM. HUGHES : Je regrette de ne pas être aussi charitable que l'a été l'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett) à l'endroit du directeur général des Postes. Mon honorable ami a excusé le ministre sous le prétexte que cette affaire avait été soumise au prédécesseur de ce dernier.

M. BENNETT : C'est le " Globe " qui a dit cela.

M. SAM. HUGHES : Mais l'ancien directeu rgénéral des Postes, bien qu'il parût toujours prêt à accomplir les actions les plus vilaines, témoin le cas des directeurs de la poste à Thessalon, et à McLeod, n'a pas voulu du moins se ravaler jusqu'au point de destituer le directeur de la poste à Cannington ; il a laissé cette besogne à son successeur. Je ne puis non plus faire preuve de cette charité qu'a montrée le leader de l'opposition (M. R. L. Borden) quand il a tenté d'excuser le ministre, en disant que ce dernier ne connaissait pas parfaitement les faits. Le directeur général des Postes avait sous les yeux tous les renseignements qui sont entre les mains du chef de l'opposition sous la forme d'une déclaration signée par le chef du parti libéral dans Ontario-nord. En parlant ainsi, je ne fais pas allusion au député actuel de ce comté, mais à celui qui se trouve à la tête du parti libéral dans cette division. Cette déclaration démontre que l'ancien directeur de la poste n'avait rien à faire dans ce commerce d'épiceries, mais qu'il était simplement porteur d'un billet de $200 signé par son frère et dont Kift devint le propriétaire quand il acheta ce fonds d'épiceries.

On n'a pu décider sir Wm Mulock à s'abaisser jusqu'au point de destituer ce fonc-

tionnaire. Cette besogne fut laissée à celui qui, candidat dans Durham, faisait la campagne électorale en promettant une horloge à la ville de Bowmansville et la construction d'un canal à la population de Port-Hope, et qui, candidat dans York-nord, promettait encore ce canal qui devait traverser des collines jusqu'à Newmarket et c'est le même homme qui vient donner au Parlement du Canada des leçons de morale politique, de décence et de courtoisie. Il constatera que ce n'est pas là le langage qu'il faut tenir à la Chambre et au pays.

M. URIAH WILSON: Je veux appeler l'attention du directeur général des Postes sur un cas qu'il doit connaître ou au sujet duquel il pourra obtenir des renseignements, c'est celui du directeur de la poste de Napanee, M. le docteur Leonard. Ce dernier est un citoyen très respectable. Il fut nommé directeur de la poste après les élections de 1900 où il avait été candidat libéral. Il est aujourd'hui médecin du Grand-Tronc et médecin hygiéniste des comtés de Lennox et d'Addington. Il poursuit l'exercice de sa profession, bien que les appointements du directeur de la poste soient d'environ $2,500. Je ne me plains pas dans le but de faire destituer le docteur Léonard, bien que, lors de sa nomination, sir Richard Cartwright, alors et encore aujourd'hui ministre du Commerce, ait déclaré ici même que M. Léonard ne pourrait plus exercer sa profession de médecin. Je n'ai pas soulevé de récriminations, parce que si les médecins de Napanee sont satisfaits de cet état de choses, il ne m'appartient pas de me plaindre. Les principes d'après lesquels se trouve administré le fonctionnement des bureaux de poste, devraient être les mêmes pour tout le pays. Je ne crois pas qu'on doive destituer le directeur de la poste à Cannington, dont les appointements ne s'élèvent pas à $1,000, puisqu'il est obligé de payer son loyer, son chauffage et son éclairage, simplement parce qu'on suppose qu'il se trouve intéressé dans d'autres affaires, tandis qu'on permet à d'autres fonctionnaires, qui reçoivent des appointements plus élevés, de se mêler d'affaires étrangères à leur fonctions publiques.

M. R. L. BORDEN : Je dirai à mon honorable ami de Lennox, au nom du Gouvernement, que le principe d'après lequel le Gouvernement a agi est encore trop vague,

M. A. MARTIN : Je veux appeler l'attention du directeur général des Postes sur le transport du courrier dans une certaine partie de l'île du Prince-Edouard, soit de Charlottetown à Belfast, à Belle-Rivière et à Murray-Harbour qui sont reliés par un chemin de fer. La distance entre ces différents points est d'environ 50 milles. Nous avons une voie ferrée qui traverse cette partie de l'île, mais le courrier est transporté dans nombre de cas sur une route qui longe le chemin de fer. Quel est le résultat de cet état de choses ? Prenons, par exemple Murray-Harbour-sud qui se trouve éloigné de 50 milles de Charlottetown. Le train quitte Charlottetown pour se diriger directement sur Murray-Harbour. Mais au lieu de faire transporter les dépêches par ce train, on les expédie à 40 milles en dehors de cette direction, c'est-à-dire à Cardigan-Bridge. De là, on les renvoie par courrier à Montagu-Bridge, soit à 7 milles plus loin et de ce dernier point, le lendemain matin, à Murray-Harbour qui se trouve éloigné de 20 milles environ. La conséquence de cet état de choses, c'est que les dépêches ne sont pas distribuées à Murray-Harbour le jour même de leur départ de Charlottetown, mais le lendemain seulement. La seule explication que nous puissions obtenir sur l'état de choses qui existe dans la province de l'île du Prince-Edouard, c'est que le ministère des Postes et celui des Chemins de fer ne peuvent s'entendre sur le prix de transport des dépêches. Le premier veut ne payer que le tarif minimum, tandis que le ministère des Chemins de fer réclame un prix plus élevé. Voilà pourquoi il y a des courriers qui transportent les dépêches dans des endroits traversés par un chemin de fer de l'Etat. J'ignore si cette question a été soumise au ministère, mais je crois que dans un but d'économie, on devrait accorder à la population intéressée un service de dépêches plus convenable et meilleur. C'est pour cela que je demande au directeur général des Postes d'étudier cette question. J'espère qu'au cours des prochains mois, alors qu'on conclura les arrangements pour le service d'été du chemin de fer en question, on prendra les moyens d'assurer la livraison convenable et économique des dépêches. J'aimerais savoir si le directeur général des Postes a quelques renseignements à nous donner sur ce sujet.

M. AYLESWORTH : Le point soulevé par l'honorable député ne m'a pas été soumis personnellement.

Mais pendant que mon honorable ami nous faisait ses observations, on m'a dit que le ministère avait étudié cette question. Je puis rappeler à l'honorable député qu'il y a plusieurs parties du pays, non pas, peut-être, dans l'île du Prince-Edouard ou dans les anciennes provinces, mais certainement au Nord-Ouest où l'état de choses qu'il décrit existe nécessairement. On construit un nouveau chemin de fer,—la voie dont parle l'honorable député est un embranchement qui n'est exploité que depuis quelque temps —alors, tant que des arrangements en vue du transport des dépêches par ce chemin de fer n'ont pu être conclus, il faut nécessairement maintenir le service des courriers. Il peut sembler anormal que le transport des dépêches se fasse par courriers quand on peut se servir d'un chemin de fer. Cet état de choses n'est que temporaire.

M. A. MARTIN : Cette ligne est exploitée depuis cinq ou six mois. Il est certain que

l'état de chose qui existe à l'île du Prince-Edouard diffère de celui qui existe au Nord-Ouest. Le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard appartient à l'Etat, tandis que les voies ferrées du Nord-Ouest sont la propriété de compagnies particulières. On pourrait fournir un service quotidien à un grand nombre d'endroits où l'on ne reçoit le courrier que deux ou trois fois par semaine, bien que les trains passent à ces endroits deux ou trois fois par jour.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'a pas encore expliqué l'augmentation d'environ $150,000 que je constate dans la deuxième item. Je n'ai pas trouvé une forte augmentation dans l'autre crédit. Autant que je puis le calculer, le crédit total pour cet exercice s'élèvera à environ $3,000,000, je parle du service des dépêches. Le crédit demandé, l'an dernier, était de $2,846,000.

M. AYLESWORTH : L'augmentation des dépenses au cours des douze mois est de $154,000, dont nous ne comptons que les trois quarts pour une période de neuf mois.

Voici comment sont distribués ces $154,-000 : service ordinaire des dépêches par terre, $105,000; par chemin de fer fer $36,-700; par bateaux à vapeur $7,300; achat et réparation de sacs à dépêches, $5,000. L'augmentation de $105,000 pour le service ordinaire du courrier par terre nous permettra d'établir de nouveaux bureaux de poste, surtout au Nord-Ouest, de donner un service plus fréquent et de payer les prix qui vont toujours en augmentant pour le trarnsport des dépêches, à l'expiration des entreprises existantes, et lorsqu'il s'agira d'accorder ces entreprises après avoir demandé des soumissions. Les $36,700 d'augmentation dans l'item se rapportant au service par chemins de fer représentent le coût estimatif de ce service auquel on donnera plus d'extension surtout dans le Manitoba, dans les territoires du Nord-Ouest et dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. Si on le désire, et si la Chambre a la patience d'écouter la lecture de chiffres qui couvent deux pages, je puis donner les détails des calculs faits par les fonctionnaires du département sur les améliorations qu'il faut accomplir. Je dois dire que chaque item a fait l'objet d'une étude sérieuse. L'item le plus considérable—il s'agit de $1,750—représente le coût de l'établissement d'un service semi quotidien fait par un wagon à bagage entre Brantford et Tilsonburg, dans Ontario; il s'agit d'une distance de 35 milles. Il y a un service semblable au Nord-Ouest entre Arcole et Régina, province de l'Alberta. Cette entreprise nous coûtera $1,400.

Il figure au budget cinquante ou soixante articles de ce genre, se rattachant à différentes parties du pays, et qui atteignent le chiffre de $36,700. Le montant additionnel de $7,300 que nous demandons, relativement au transport des dépêches par steamboats, est affecté au renouvellement du service entre Vancouver et Port-Neville et autres points de la Colombie-Anglaise, à un prix plus élevé, $3,500 au lieu de $1,200 ; en outre, il est consacré à l'extension d'autres services de steamboats, $5,000. Voilà, par le menu, l'explication de cette augmentation.

M. SAM. HUGHES : Je ferai observer au directeur général des Postes qu'en une foule de localités du Nord-Ouest, il s'ouvre de nouveaux bureaux de poste et les citoyens de ces localités bénéficient d'un service postal bi-hebdomadaire et même tri-hebdomadaire. Si je formule cette observation, ce n'est pas que je trouve dans ce fait matière à censure ; au contraire, je tiens à ce qu'on accorde aux habitants des nouvelles provinces tous les avantages possibles. Seulement, je ferai remarquer au ministre que dans nombre d'anciennes localités d'Ontario, surtout dans la contrée qui s'étend entre les districts agricoles et ceux à exploitation forestière, y compris les comtés de Renfrew, de Lanark et toute cette chaîne de comtés s'étendant jusqu'à la baie Georgienne, il existe de florissants établissements où les habitants ne bénéficient que d'un seul courrier hebdomadaire, et ces courriers, dans le transport des dépêches et des journaux hebdomadaires, sont loin d'être l'idéal de la célérité. Au début même de leur établissement, on a doté ces localités d'un service hebdomadaire, et encore aujourd'hui, dans nombre d'endroits, c'est ce service primitif qui existe. Assurément, ces anciens colons d'Ontario ont droit à un ou deux courriers hebdomadaires supplémentaires, et j'espère que le ministre des Postes donnera des instructions à ses inspecteurs à cet égard.

Divers, $295,875.

M. AYLESWORTH : Il y a augmentation de $65,000 pour la période des douze mois, soit encore une augmentation de $48,-000 pour celle des neuf mois. Articles de bureau, impressions, annonces : voilà les articles qui ont provoqué ces gonflements de dépenses de $10,000 pour la période de douze mois ; vient ensuite la fabrication des timbres-poste, qui accuse une augmentation de $12,500, puis divers item, que je pourrais, au besoin, indiquer par le menu, s'élevant au chiffre de $45,000. Ce gonflement de dépenses, toutefois, se trouve compensé par un montant affecté au loyer des locaux affermés pour les usages de la poste, pour l'exercice 1906-07, mais qui n'ont pas été utilisés, $1,740. Ainsi l'augmentation globale se rattachant à cet item " divers " est de $65,000 pour les douze mois. Le gonflement de frais occasionné par les impressions, les annonces et les articles de bureau n'est que la résultante du développement qui se fait sentir dans toutes les branches du service, et qui est proportionné aux progrès réalisés par le pays.

L'augmentation de $12,500, qui, d'après l'évaluation du personnel du ministère, est d'urgence, se rattache à la publication de timbres-poste, de cartes-correspondance, d'enveloppes et de bandes de papier. C'est à ce crédit composé de " divers " qu'il faut demander les frais de certains articles comme uniformes des facteurs, boîtes aux lettres, timbres-poste, balances, poids, gages des journaliers et des femmes de journée, télégrammes, correspondances téléphoniques, redevances locales pour loyers, machines à timbrer, articles qui, d'après nos évaluations, nécessitent un gonflement de dépenses de $45,000 pour ce service en particulier.

M. CLEMENTS : Est-ce qu'il existe une limite fixe de population pour l'établissement de la distribution à domicile, dans les villes et villages ?

M. AYLESWORTH : Non, il n'existe pas de limite spéciale. C'est là un service de luxe, fort dispendieux, et jusqu'ici il nous a été impossible de doter de ce service d'ordre supérieur les centres de moindre importance ; tous nos efforts ont dû se borner aux grandes villes et aux centres de population.

M. CLEMENTS : Le ministre connaît sans doute la ville de Chatham, comté de Kent ; il sait que c'est une des villes les plus prospères du pays. Les citoyens de Chatham espèrent de grandes réformes de la part du ministre actuel, et ils estiment qu'ils ont droit à ce nouveau service. Une autre observation : actuellement le service postal laisse à désirer à Chatham, et si le dimanche, pendant quelques heures au moins, on donnait aux citoyens accès aux boîtes à lettres, au bureau de poste, de façon à ce qu'ils pûssent en retirer leur correspondance, ils bénéficieraient grandement de cette réforme. Nombre de commerçants et de gens d'affaires ne veulent pas passer la journée du dimanche à Chatham, parce qu'il leur est impossible d'obtenir leur courrier. Voilà pourquoi ils préfèrent séjourner à Windsor, le dimanche.

M. AYLESWORTH : En ce qui concerne le service de la distribution à domicile, il est hors de doute que les citoyens habitant les grands comme les petits centres de population bénéficieraient grandement de ce service, si nous estimions que le Gouvernement fût autorisé à se grever du surcroît énorme de frais qu'entraînerait fatalement pareille réforme. Quant à Chatham, ville pour laquelle l'honorable député éprouve un si vif intérêt et que je connais moi-même assez intimement, sa situation n'a rien qui la distingue spécialement à cet égard. Je ne suis pas sûr que le chiffre actuel de la population de la ville de Windsor ne l'emporte pas sur celui de la population de Chatham; quoi qu'il en soit, c'est une ville voisine qui se trouve à peu près sur un pied d'égalité avec Chatham et qui fournit un montant annuel de recettes postales de beaucoup supérieur au revenu de Chatham.

La ville de Peterboro, située au centre de la province, fournit un chiffre de recettes bien supérieur au revenu perçu de Chatham, et je ne crois par faire erreur en affirmant que le chiffre de la population est bien plus considérable que celui des habitants de Chatham. La distribution à domicile n'y existe pas plus qu'à Chatham, et il se trouve, dans la province d'Ontario, nombre d'autres localités dont les habitants seraient fort heureux de bénéficier de cette réforme, si nous étions en mesure de la réaliser. Relativement à l'autre question soulevée par l'honorable député, il ne serait guère facile, à mon avis, de rallier tous les suffrages à cet égard, dans une ville ou un centre de population quelconque. L'honorable député demande l'ouverture du bureau de poste, le dimanche, ou au moins il donne à entendre que cette réforme tournerait à l'avantage des voyageurs. J'observerai ici que, presque chaque jour, il est transmis au ministère des représentations venant de ministres du culte et d'autres individus partisans de l'opinion adverse, qui demandent l'application draconienne de la clôture de tous les bureaux de poste, du samedi soir jusqu'au lundi matin. A cet égard, comme sur toute autre question se rattachant à l'observance du dimanche, il est bien difficile de répondre aux vœux et aux vues des différentes catégories de citoyens, au pays.

M. CLEMENTS : Il est possible que le ministre n'ait pas bien saisi le sens de mes observations. Je ne propose pas que le personnel de la poste demeure au bureau, le dimanche.

M. AYLESWORTH. Je n'ai jamais donné pareille interprétation à vos paroles.

M. CLEMENTS : Ce que je suggère, c'est que le vestibule du bureau de poste reste ouvert, afin que les citoyens aient accès à leurs boîtes à lettres et en puissent retirer leur correspondance. Frappé du chiffre élevé des crédits inscrits à ce chapitre, j'ai pensé qu'il me serait bien permis de suggérer que les habitants de Chatham participent quelque peu à la dépense des deniers que nous sommes en train d'affecter à ces services.

M. MARTIN : Puisqu'il s'agit d'augmenter considérablement les crédits affectés à ces services, je tiens à dire un mot en faveur de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, ville dont le chiffre de la population l'emporte sur celui de Windsor ou de Chatham; mais en même temps, je désire que mon honorable collègue (M. Clements) obtienne pour Chatham le meilleur service de dépêches possible. En pareille matière, comme à d'autres égards, le Gouvernement devrait décider quel est le chiffre soit de la population soit des recettes postales sur lequel il se basera pour accorder à une ville la distribution gratuite à domicile. Il n'est guère juste qu'une ville jouisse des services des facteurs et qu'une autre ville, comptant une

population d'un chiffre tout aussi élevé et versant autant de recettes dans le trésor public, soit privée de pareil privilège.

Le ministre des Postes, au début de sa carrière administrative, pourrait utilement établir quelque règlement de nature à servir de base à la réforme que je préconise et à d'autres réformes similaires. Il étudiera soigneusement, je l'espère, les demandes présentées par la province de l'île du Prince-Edouard.

M. U. WILSON : Il est regrettable, à mon avis, qu'une somme aussi élevée figure sous la rubrique " divers " au budget. Le ministre nous a donné un état assez circonstancié de nombre d'articles auxquels ce crédit est affecté. A mon sens, ces articles devraient figurer séparément et par le menu, au budget ; car ces dépenses dépasseront de beaucoup le chiffre de $350,000, au cours de l'exercice.

M. AYLESWORTH : Que l'honorable député veuille m'en croire, inscrire en détail tous ces articles de dépense au budget serait fort difficile et en réalité, virtuellement impossible.

M. U. WILSON : Le ministre énumère nombre d'articles, bien qu'il n'en figure pas plus des deux tiers dans les évaluations budgétaires. Je ne m'explique pas pourquoi ces articles ne sont pas également inscrits au budget.

M. AYLESWORTH: J'allais précisément signaler à l'honorable député la difficulté. Ainsi, cet article, qui constitue peut-être la plus forte dépense, cet item de $12,500 d'augmentation qui, d'après nos prévisions, est d'urgence, pour la fabrication des timbres-poste, des cartes-correspondance, des enveloppes, bandes de papier, etc....

M. U. WILSON : A quel chiffre s'élèvera cette dépense, au cours de l'année ?

M. AYLESWORTH : Les prix des articles sont stipulés au marché et la note à solder varie suivant la dépense effectuée ; mais nous ne saurions faire d'évaluation précise sur notre consommation.

M. U. WILSON: Vous pourriez, au moins, nous dire le chiffre de la consommation de l'année dernière ?

M. AYLESWORTH : Ce renseignement nous manque. J'irai aux informations et demain je le communiquerai à la Chambre. La dépense effectuée pour ces timbres-poste est basée sur la quantité utilisée, et d'après un prix fixe stipulé au contrat ; mais il ne nous est possible de contrôler notre production que de mois en mois et c'est au moyen de la statistique extraite de cet état que nous sommes en mesure d'évaluer le chiffre de notre consommation pour les neuf mois. Il en est ainsi de l'item relatif aux articles de bureau, aux impressions et aux annonces. Nous ne saurions préciser le chiffre de nos besoins. Quand la Chambre nous accorde un crédit d'un pareil chiffre, rien ne nous oblige à le dépenser dans son intégralité. Nous nous bornons à effectuer les dépenses voulues relativement à ces différents articles qui sont tous essentiels au fonctionnement du service. Cette observation s'applique également aux uniformes des facteurs. La fabrication de ces uniformes est l'objet d'un marché administratif et le montant du crédit que nous dépensons dépend entièrement de la quantité utilisée.

M. U. WILSON : Tout cela est parfait, mais ici il ne s'agit tout au plus que d'évaluations, et à mon avis, en tenant compte de cette dépense, d'année en année, vous pourriez vous former une idée assez exacte de vos besoins pour chaque service et il suffirait d'inscrire un crédit moins élevé, sous la rubrique " divers." Rien ne vous empêche d'utiliser à votre guise les sommes inscrites sous cette rubrique. Vous devriez donc être en mesure de nous donner une évaluation assez exacte de tous ces item ; puis vous les porteriez à votre budget, et demanderiez un crédit moins élevé sous le titre " divers."

M. AYLESWORTH : Voici un exemple qui fait toucher du doigt l'impossibilité de faire une évaluation exacte en pareille matière, même avec les lumières d'un personnel des plus expérimentés. Dans l'avant-dernier budget, le crédit inscrit sous cette rubrique s'élevait à $290,740 ; et bien que l'évaluation de la dépense eut été faite avec le plus grand soin possible, au ministère, cette dépense fut de $38,000 supérieure au crédit voté par le Parlement. Ainsi au cours de l'exercice 1904-05, la dépense afférente à cet item " divers " s'est élevée à $328,530, bien que l'évaluation n'atteignît que $290,000.

M. U. WILSON : Je saisis parfaitement la pensée du ministre, mais je ne suis pas encore convaincu. En spécifiant la somme demandée pour chacun de ces articles, alors même que le crédit eût été insuffisant, vous auriez tout de même porté à votre budget un crédit moins élevé sous la rubrique " divers," et vous en auriez fait l'application voulue.

M. BOYCE : Existe-t-il au ministère quelque règle bien définie au sujet de l'ouverture des bureaux de poste, le dimanche afin que les abonnés puissent avoir accès à leurs boîtes à lettres et en retirer leur correspondance. Dans quels bureaux de poste cette pratique est-elle en usage ?

M. AYLESWORTH : C'est là une question hérissée de difficultés et au sujet de laquelle il règne une grande divergence d'opinions parmi les différents groupes de nos populations. L'attitude prise à cet égard, me dit-on, par mon prédécesseur, me prait marquée au coin de la sagesse: hul receveur des postes n'est tenu, à l'encontre

de ses convictions religieuses, de tenir son bureau ouvert le dimanche; mais lorsque le receveur ne s'y oppose point et qu'un groupe important de la population semble le désirer, il serait permis de tenir le bureau ouvert, pendant un certain nombre d'heures le dimanche, afin que les abonnés puissent avoir accès à leurs boîtes aux lettres. Je ne saurais préciser davantage l'attitude à tenir à cet égard. Si les receveurs des postes veulent bien consentir à l'ouverture de leurs bureaux, dans les circonstances que je viens de mentionner et qu'un groupe important des abonnés du bureau le désirent, le ministère au moins, ne s'oppose pas à la chose.

M. GUNN : Les receveurs des postes reçoivent-ils une rémunération supplémentaire, lorsqu'ils tiennent leurs bureaux ouverts, le dimanche ?

M. AYLESWORTH : Les receveurs des postes touchent des appointements fixes ou un pourcentage sur les recettes du bureau ; et par conséquent, ils ne sauraient recevoir de rémunération supplémentaire.

M. GUNN : Comment obtient-on l'ouverture d'un bureau, le dimanche ; est-ce par voie de requête ?

M. AYLESWORTH : Il n'y a pas de formalité à remplir. Qu'on prouve au ministère que les citoyens, en général, demandent la chose, et sans doute, il sera tenu compte de la demande. Tout se résume à savoir si vraiment les citoyens le désirent.

M. BOYCE : Qu'est devenue cette requête des citoyens du Saut Sainte-Marie demandant l'ouverture du vestibule du bureau de poste, le dimanche ? On ne m'a jamais informé directement du sort de cette requête ; mais j'ai appris indirectement, en lisant dans les journaux les critiques lancées à mon adresse, à titre de représentant du comté, pour avoir poussé l'audace jusqu'à formuler pareille demande. Je serais bien aise de savoir si c'est quelque décision du directeur général des Postes qui a provoqué cette explosion ?

M. AYLESWORTH : Il n'a pas été pris de décision spéciale au sujet du Saut Sainte-Marie et je ne sache point que le bureau de poste y soit actuellement ouvert le dimanche.

M. BOYCE : L'ancien bureau de poste reste fermé le dimanche, mais il s'agit ici du nouveau bureau.

M. AYLESWORTH : Le ministère n'a pas donné de direction à cet égard ; mais nous avons reçu des ministres du culte et des citoyens les plus vives réclamations contre cette demande.

M. GUNN : Est-ce qu'on s'oppose à l'ouverture du bureau de poste parce que cela impose un surcroît de besogne aux employés ?

M. AYLESWORTH : Non ; on s'oppose à ce que le vestibule reste ouvert aux abonnés, parce que ce serait là pour eux une source de distractions qui les détourneraient de leurs devoirs religieux, le dimanche.

M. BOYCE : J'appelle l'attention du ministre sur une question dont se préoccupent mes commettants, depuis quelque temps ; il s'agit de l'irrégularité du service des dépêches à destination du district du Michipicoten.

M. AYLESWORTH : Pardon ; la question est à l'étude, en ce moment. Les griefs formulés ont fait l'objet d'une enquête.

M. BOYCE : Par quelle route les dépêches sont-elles transportées à Michipicoten.

M. SAM. HUGHES : Par route fluviale, sur le " Minnie M."

M. AYLESWORTH : Le service d'hiver se fait par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique; le service d'été par voie fluviale, du Saut Sainte-Marie.

M. BOYCE : Quelle est la fréquence du service postal d'hiver et quel est l'entrepreneur du transport des dépêches ?

M. AYLESWORTH : Je ne saurais donner ces renseignements, sur-le-champ.

M. BOYCE : Le ministre a-t-il reçu des citoyens de Belleview, Algoma, une requête demandant l'établissement d'un bureau de poste à cet endroit et dans le cas affirmatif, quelle initiative le ministère a-t-il prise ? Certaines circonstances singulières se rattachent à cette pétition. Belleview, comparativement à certaines localités circonvoisines qui sont dotées de bureaux de poste, a certainement droit de jouir de pareil privilège. Le ministère a bien accusé réception du document en question, et je tiens de source fort autorisée qu'on aurait déclaré à certain individu que dans les circonstances ordinaires, rien ne s'opposerait à l'établissement d'un bureau de poste dans cette localité, mais comme il ne s'y rencontre pas de citoyen libéral domicilié dans ce village, qui puisse être nommé receveur des postes aux appointements princiers de $25 l'an, la population serait, paraît-il, privée de l'avantage de ce bureau de poste, vu que l'auteur de l'avis présenté au ministre n'a pas voulu proposer la nomination d'un de ces misérables tories.

M. AYLESWORTH : L'honorable député me prête des paroles dont je récuse absolument la paternité; en réalité, c'est la première fois que j'entends parler de ce bureau de poste.

M. BOYCE : Qu'est devenue la requête présentée l'année dernière ?

M. AYLESWORTH : Le nom de Belleview m'est parfaitement inconnu, et quant à cette requête, j'en ignore absolument l'existence. J'irai aux renseignements sans retard.

M. SAM. HUGHES : Le ministre pourrait-il me renseigner au sujet de la requête touchant le service des dépêches à Wicksteed, dans mon comté ?

M. AYLESWORTH : Ce nom m'est inconnu.

M. SAM. HUGES : C'est possible; cette requête a sans doute été transmise au ministère, à peu près vers l'époque où le ministre a accepté le portefeuille des postes.

Cette localité compte une assez forte population ; mais comme à Belleview, les gens y sont fort intelligents, ce qui explique qu'il ne s'y trouve qu'un seul libéral, et encore vient-il de quitter le village. Le ministre j'espère, sera en mesure de doter cette localité d'un service bi-hebdomadaire ou même tri-hebdomadaire. Nombre de groupes de population, au Nord-Ouest jouissent d'un service des dépêches, deux et trois fois la semaine, et cependant le chiffre de la population n'y est pas aussi considérable. Loin de moi la pensée de récriminer contre cet état de choses, car j'ai à cœur l'existence d'un bon service postal par tout le pays. Je prie le ministre de doter Wicksteed d'un bon service des dépêches.

M. BOYCE : Vers la fin de la dernière session de la législature, l'ex-ministre des Postes promit à la Chambre des députés qu'il ferait une nouvelle enquête sur les irrégularités commises au bureau de poste de Thessalon et qu'à l'ouverture de cette session, il ferait connaître le résultat de cette enquête. Quel est le résultat de cette enquête et s'il s'est fait de nouvelles révélations, le ministre voudrait-il bien déposer le rapport sur le bureau de la Chambre.

M. AYLESWORTH : J'irai aux renseignements à cet égard : tout ce que je sais de cette affaire, je l'ai puisé dans la lecture des journaux, l'an dernier.

M. BOYCE : A-t-on poursuivi cette enquête ?

M. AYLESWORTH : Je ne saurais dire. Je n'ai rien appris à cet égard, depuis que j'ai pris la direction du ministère.

M. BOYCE : Le ministre voudra-t-il bien s'occuper de la chose ?

M. AYLESWORTH : Je ferai certainement des recherches à cet égard.

M. SAM. HUGHES : Relativement à cet article " divers ", le ministre a fait allusion aux uniformes des facteurs. Pourrait-il nous faire connaître les noms des entrepreneurs de ces fournitures ou le mode d'adjudication des entreprises ?

M. AYLESWORTH : L'entreprise de la plus forte partie de ces uniformes a été adjugée à deux maisons de commerce : la " Crown Tailoring Company ", de Toronto et la compagnie manufacturière Sanford de Hamilton.

M. SAM. HUGHES : Ces marchés administratifs de fournitures ont lieu sans doute, par voie d'adjudication ?

M. AYLESWORTH : Certainement.

Territoire du Yukon, $105,000.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi cet item est-il inscrit séparément ici, au lieu de figurer dans le crédit général ?

M. AYLESWORTH : La situation et les conditions au Yukon diffèrent notablement de celles qui règnent ailleurs, et ce service entraîne des dépenses extraordinaires. Ce crédit, que l'honorable député le remarque bien, n'indique pas d'augmentation.

M. R. L. BORDEN : En effet, cette dépense est stationnaire.

M. AYLESWORTH : Le coût du service au Yukon dépasse de beaucoup les recettes perçues dans cette partie du pays.

M. R. L. BORDEN : A une certaine époque, cette dépense figurait au crédit général. Il y a quelques années, avant que les recettes postales eussent manifesté un gonflement si étonnant, l'ex-ministre des Postes inscrivait ce crédit séparément à son budget, afin d'être en mesure de consigner au budget la présence d'un excédent pour le reste du pays. Mais plus tard, la situation s'améliora et j'ai cru que les comptes étaient réunis dans une totalité globale, tant pour les recettes que pour les dépenses.

M. PATERSON : Je pense qu'il en est ainsi au moins en ce qui concerne l'exposé budgétaire.

M. R. L. BORDEN : Ils ne sont peut-être distincts que dans le budget.

M. PATERSON : Je le pense ainsi.

M. AYLESWORTH : L'excédent que l'ex-ministre des Postes a été en mesure d'inscrire au budget du dernier exercice a atteint un chiffre si élevé qu'il n'y a plus lieu aujourd'hui de maintenir cette distinction de la comptabilité.

M. R. L. BORDEN : En effet, puisque la cause a disparu, il est préférable de faire disparaître aussi cette distinction.

S'il m'est permis de revenir brièvement sur l'affaire Cannington, j'informerai le ministre des Postes que les rumeurs au sujet de l'existence de pareils abus, au moins dans la province d'Ontario, se propagent avec une rapidité étonnante. J'ai sous les yeux un document que m'a transmis une personne digne de confiance qui m'informe que, dans une certaine ville d'Ontario où le receveur des postes touche de $1,600 à $1,700 d'appointements, il consacre sinon la totalité, du moins la plus grande partie de son temps à un établissement industriel où il remplit une charge importante. Cet exposé de fait n'autorise, sans doute, pas le ministre à nous déclarer, séance tenante,

s'il y a lieu de révoquer cet individu de ses fonctions, mais il convient de consigner la chose au compte rendu officiel des débats, et à une époque ultérieure, nous obtiendrons peut-être une réponse du ministre des Postes ou au moins du ministre des Douanes qui semble prendre un si vif intérêt aux faits exposés et aux révélations qui se font jour dans cette Chambre.

M. PATERSON : Invariablement.

Il est fait rapport à la Chambre de certaines résolutions adoptées.

Sur motion de M. Paterson, la séance est levée à dix heures vingt minutes du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 26 mars 1906.

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

### 1re LECTURE

D'un bill (n° 46) relatif à la compagnie du canal maritime Saint-Clair-Erié.—M. Tisdale.

### 1re LECTURE D'UN PROJET DE LOI SUR L'ETABLISSEMENT DE RESERVES FORESTIERES.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (n° 47) relatif à l'établissement de réserves forestières.

M. FOSTER : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de donner quelques explications ?

M. OLIVER : La politique du Gouvernement a toujours été d'établir des réserves forestières dans les territoires du Nord-Ouest en vue de préserver les forêts et de protéger par ce moyen les cours d'eau avoisinants. Jusqu'à présent on s'est contenté de ne pas mettre ces terres en vente et de ne pas les concéder aux colons. Mais il est difficile de protéger complètement la forêt dans ces réserves, sans faire de règlements spéciaux à l'égard des terres situées dans les limites de ces réserves et appartenant déjà à des particuliers. On a aussi jugé qu'il était expédient de faire des réserves forestières, des réserves de chasse. La question demande d'être étudiée à fond car plusieurs questions légales sont en jeu, et nous avons cru préférable de déposer un projet de loi à cet effet.

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

### 1re LECTURE D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI RELATIVE A LA SURETE DES NAVIRES.

M. JOHN SINCLAIR (Guysborough) demande à déposer un bill (n° 48) modifiant la loi relative à la sûreté des navires et aux mesures à prendre pour prévenir les accidents.

Monsieur l'Orateur, ce projet de loi est semblable à celui que j'ai déposé l'an dernier. Il n'est pas allé plus loin que la discussion, en comité, non pas parce qu'il n'avait pas l'assentiment des membres de cette Chambre, mais parce que nous n'avons pas l'habitude d'apporter des modifications à la loi concernant la marine marchande, sans avoir obtenu, au préalable, le consentement de la chambre de commerce d'Angleterre. Le but de ce projet de loi est de permettre aux navires dont le pont est couvert, de transporter en hiver, du bois de service, entre le pont des gaillards et le pont couvert. Aux termes de la loi actuelle, cela est interdit. Or la loi concernant la marine marchande est déjà ancienne et ses dispositions applicables à ce genre de trafic convenaient plutôt aux conditions d'autrefois qu'à celles qui existent aujourd'hui. La navigation a fait beaucoup de progrès ; on construit aujourd'hui des navires à pont couvert et il n'y a pas de raison pour ne pas permettre à ces navires de transporter du bois de construction, entre les deux ponts, en hiver. Je crois savoir que les autorités, en Angleterre, ne s'opposent pas à ce changement. L'an dernier, le ministre de la Marine et des Pêcheries a échangé une correspondance avec la chambre de commerce d'Angleterre, à ce sujet. Il en est résulté une déclaration de la part des autorités anglaises qu'elles profiteraient de la première occasion pour soumettre au parlement impérial un projet modifiant la loi sous ce rapport et sous certains autres. A l'heure qu'il est, le parlement impérial est saisi de la question. Mon intention, en déposant ce bill, dès maintenant, est d'en hâter autant que possible la discussion, afin que si l'amendement était adopté par le parlement impérial, nous puissions également l'adopter ici, sans attendre à l'année prochaine.

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

### LA PLUIE ARTIFICIELLE AU YUKON.

L'honorable M. GEORGE FOSTER (Toronto-nord) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire faire quelques remarques sur une question assez importante que la presse, toujours sur le qui-vive, vient de porter à la connaissance du public, et qui me paraît de nature à exiger des explications de la part du Gouvernement. Si, pour me conformer au règlement, il est nécessaire que

je demande l'ajournement, je terminerai par une motion à cet effet.

Dans le "Daily News", de Dawson, de jeudi, le 1er mars 1906, je trouve une joyeuse nouvelle portant, en grosses lettres, les titres suivants : "Le fabricant de pluie s'en vient.—Le Yukon donnera $10,000 à Hatfield.—Il sera ici dans 8 semaines." Voici cette importante nouvelle :

M. Charles M. Hatfield, le fameux fabricant de pluie de Los Angeles, Californie, a conclu un engagement avec le gouvernement territorial du Yukon, pour nous donner de la pluie dans le Klondike, pendant toute la prochaine saison minière et il sera ici dans huit semaines. Aux termes du contrat, M. Hatfield doit être rendu sur les lieux le 1er mai....

Il doit déjà être en route.

avec un aide et son appareil pour faire de la pluie.

M. Hatfield est évidemment un homme modeste. Il lui suffit d'un aide pour transporter son appareil. Les frais de transport ne seront pas élevés.

D'après le contrat qu'on peut voir dans les bureaux du gouvernement à Dawson, M. Hatfield recevra $10,000, à la condition qu'il nous donne de la pluie à la satisfaction de sept jurés dont trois seront nommés par le gouvernement du Yukon, trois par M. Hatfield et le septième par les six premiers. Il est stipulé que si M. Hatfield ne donne pas de pluie, il ne sera pas payé. S'il ne pleut pas de manière à satisfaire le jury ou la majorité des jurés, M. Hatfield ne recevra que ses frais de déplacement, ses dépenses d'hôtel pour lui et son aide, et le coût du transport de son appareil.

Ce M. Hatfield est un garçon prudent. Il ne veut rien risquer. Son voyage se trouve payé et il pourra profiter de son séjour dans le Klondike pour prendre un claim ou deux. S'il ne produit pas de pluie, il se rattrapera sur d'autre chose.

La moitié des $10,000 doit être payée par dix des plus importants mineurs du Yukon et l'autre moitié par le gouvernement du Yukon. Le crédit nécessaire a été voté à la dernière session du conseil du Yukon. L'autre moitié a été souscrite par les mineurs durant la grande sécheresse de l'été dernier. Cet arrangement a été virtuellement conclu au mois d'août dernier, mais on vient seulement de le rendre public. On a su l'automne dernier que l'argent avait été voté à cette fin, et la signature du contrat n'était pas généralement connue. Hatfield s'engage à produire de la pluie, à la satisfaction du jury. Le contrat n'exige pas telle ou telle quantité d'eau, au pouce, mais il est stipulé que Hatfield augmentera la quantité de pluie et la renouvellera de temps à autre, à la demande du jury, en quantité suffisante pour assurer une saison fructueuse à l'exploitation des terrains aurifères, dans le district de Dawson.

Et ainsi de suite. Ce contrat peut donner lieu à bien des suppositions et j'espère que l'honorable premier ministre se fera un devoir de le déposer sur le bureau de la Chambre. J'aimerais à en connaître toutes les dispositions. Il faut être juste avant d'être généreux ; mais nous ferons certainement



preuve d'une grande générosité si nous donnons $10,000 à M. Hatfield pour produire de la pluie. Il est généralement admis que c'est la Providence qui dispense la pluie, sur les bons et sur les méchants, indistinctement, car la Providence est impartiale. Mais si c'est le conseil du Yukon, qui est loin d'être impartial dans sa composition, qui doit être le grand dispensateur de la pluie au Canada, il pourra fort bien arriver que les conservateurs n'en reçoivent jamais une goutte et que les averses les plus bienfaisantes tombent sur la tête des fidèles partisans du Gouvernement.

Il y a encore autre chose. J'ai dit qu'il faut être juste avant d'être généreux et qu'il est généralement admis que c'est la Providence qui dispense la pluie. Je crois que les savants sont aussi d'opinion qu'un été de grande sécheresse est ordinairement suivi, d'un été pluvieux. Je demanderais, en conséquence, qu'on ne permit pas à M. Hatfield de commencer ses opérations avant que la Providence ait eu l'occasion de montrer ce qu'elle peut faire. Comme elle s'est montrée parcimonieuse l'été dernier,—peut-être avec le dessein de nous prodiguer ses averses cette année—ce serait une mesquinerie de notre part de permettre à M. Hatfield de braquer son appareil avant que la Providence ait pu nous envoyer ses pluies bienfaisantes. Je doute fort que cet arrangement soit à l'avantage du pays, et, de plus, la Providence pourrait nous en garder rancune.

Ce n'est pas tout. Supposons que M. Hatfield, avec son appareil, fasse sauter une cheville ou déplace un rouage dans le vaste mécanisme de l'univers, et nous voilà les malheureuses victimes d'un intarissable déluge, jusqu'à la submersion complète de ce continent. A-t-on stipulé dans le contrat que ces expériences seront faites sous la surveillance d'un fonctionnaire du Gouvernement pour être bien certain que l'agencement si délicat et si compliqué de l'univers ne sera pas disloqué sans retour ?

Supposons encore qu'il arrive à M. Hatfield ce qu'on prétend lui être arrivé, l'an dernier, en Californie. La population d'une certaine section de de cet état qui manquait d'eau, le fit venir avec son appareil, en lui promettant la forte somme. Il se mit à l'œuvre, et d'une manière ou d'une autre, il dut déranger quelque chose dans le firmament, car la pluie commença à tomber jusqu'à ce que l'eau roulât par torrents, depuis San Francisco, jusqu'aux confins du Mexique. M. Hatfield reçut à cette occasion plus de malédictions que de bénédictions.

Il faut croire qu'il ne possède pas encore assez bien son appareil pour amener la pluie juste à l'endroit requis, sans risque de submerger les districts qui ne demandent pas d'eau.

Dans le cas du Yukon, s'est-on prémuni contre ces accidents ? Si le Gouvernement permet à M. Hatfield de canonner les nuages et de faire détoner ses mystérieuses com-

binaisons chimiques dans les airs pour intervertir l'ordre des conditions atmosphériques dans lesquelles les Etats-Unis sont aussi intéressés que nous, qu'adviendra-t-il de la doctrine Monroe, dont l'honorable ministre de la Milice et de la Défense semble faire un si grand cas ? Il pourra en résulter des complications internationales, des conflagrations, et peut-être, de lourdes indemnités à payer.

Les conséquences peuvent ne pas s'arrêter là. Quels horizons cela n'ouvrirait-il pas à l'honorable ministre de l'Agriculture qui a doté le pays de fermes expérimentales, qui a tiré la barbe à Dundonald, si Dundonald a une barbe, qui a déclaré qu'un traitement de faveur par l'Angleterre ne vaut rien et que le Canada n'en veut pas, qui a exploité les méthodes les plus perfectionnées d'engraisser les poulets et qui a fait beaucoup d'autres choses encore ? Il pourra rassembler ses fidèles cultivateurs et leur dire: M. Hatfield s'en vient dans le pays et il s'agit d'en tirer parti. Si vous voulez être avec moi, je verrai à ce qu'il vous soit favorable, et à ce que ces misérables conservateurs qui nous font des misères n'aient pas une seule goutte de pluie.

N'a-t-on pas aussi entendu l'honorable ministre de l'Intérieur, il y a un instant, nous parler d'un projet de loi pour la conservation des forêts et la protection de la pluie dans les territoires du Nord-Ouest ? Voici qu'on met à sa disposition un moyen infaillible d'avoir autant d'eau qu'il voudra et là où il voudra l'avoir. Je lui recommande ce moyen comme beaucoup plus économique que de tenter des expériences pour la conservation des forêts.

L'honorable directeur général des Postes n'est pas à son siège ; mais s'il était ici, il pourrait, lui aussi, tirer un enseignement de cet incident. Je crois qu'on a voté $100,000 pour un canal à un endroit où n'y a pas d'eau, dans le voisinage du comté qu'il représente, et peut-être, dans son comté, même. Qu'il soit sans inquiétude, à l'avenir. Tout ce qu'il a à faire c'est de creuser le canal et de mander M. Hatfield qui le remplira d'eau jusqu'à Newmarket.

J'espère que le Gouvernement fera cesser notre anxiété; qu'il nous dira si le contrat est fait de manière à nous préserver de tous ces graves dangers et qu'il nous fournira tous les autres renseignements qu'il peut posséder sur la question.

Je sais qu'il y a beaucoup de sceptiques dans le pays. Nous avons un excellent bureau météorologique au Canada et depuis un an et demi ou deux ans, le gouvernement américain renie complètement M. Hatfield ; les fonctionnaires du bureau météorologique des Etats-Unis déclarent ouvertement que c'est un charlatan dans toute l'acception du mot et que ceux qui se laissent prendre à ses boniments ne sont pas loin d'être déments. Mais ce ne sont là que des météorologistes et que sont des météorologistes, comparés au conseil du Yukon et au Gouvernement du Canada ? La question me parait assez importante pour nous valoir un jour de congé et je propose que la séance soit levée.

Le très honorable Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai lu dans les journaux quelque chose relatif à ce contrat qu'on dit avoir été passé par le conseil du Yukon, comme vient de le dire mon honorable ami, mais je n'y ai pas attaché la même importance que lui ; j'avoue, même, que je n'y ai plus repensé. Je n'ai pas cru que la chose valut la peine de s'y arrêter, et je ne vois pas qu'elle soit assez importante pour motiver un ajournement. Mon honorable ami a fait une longue description des nombreux avantages que le conseil du Yukon, le Gouvernement du Canada et tout le pays, en retireraient, si M. Hatfield était plus heureux qu'il ne l'a été par le passé, s'il réussissait à produire de la pluie dans le Klondike, après avoir échoué en Californie. Avec cette richesse d'imagination que tout le monde admire en lui, l'honorable député de Toronto-nord a passé en revue tous les membres du cabinet et nous a dit tout ce qui arriverait d'heureux pour le ministre de l'Intérieur, le ministre de l'Agriculture et le directeur général des Postes, si M. Hatfield réussissait. Mais il a oublié de nous dire tout le bien qu'il en retirerait lui-même, s'il pouvait en recevoir une abondante douche de cette eau pure pour laquelle il professait un goût si prononcé, à une certaine époque. Il est vrai que c'était dans un moment de faiblesse et qu'il n'y attache plus la même importance aujourd'hui. En souhaitant du bien aux autres, mon honorable ami ne doit pas s'oublier lui-même. J'approuve fort ce contrat, s'il est vrai qu'il existe, mais je n'en sais absolument rien, et le ministre de l'Intérieur non plus. Il nous faudrait avoir les ordonnances du Nord-Ouest pour savoir si ce contrat a été réellement passé, ou si mon honorable ami a été trop crédule.

M. R. L. BORDEN : Tout ce qu'on en peut dire c'est que l'honorable premier ministre semble oublier que le conseil du Yukon est sous la dépendance du Gouvernement et que cette question de pluie artificielle est autant du ressort du gouvernement fédéral que de celui du conseil du Yukon, et qu'on peut s'attendre que l'exemple soit suivi par d'autres députés. De plus, le Gouvernement qui possède un ministère du Travail présidé par l'honorable directeur général des Postes aurait dû s'assurer si nous n'avons pas de fabricants de pluie au Canada, avant d'en faire venir un des Etats-Unis. On me paraît avoir oublié les dispositions de la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, dans cette affaire et si l'honorable directeur général des Postes qui dirige si habilement le ministère du Travail, était à son siège, je lui demanderais de bien étudier la question pour voir si quelques-unes des prescriptions de la loi n'ont pas été violées.

Si l'on voulait discuter ce contrat, je crois qu'il serait facile de démontrer, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Toronto-nord, qu'il est tout à l'avantage de M. Hatfield, puisqu'on devra lui attribuer toute la pluie qui tombera, qu'elle ait été ou non provoquée par lui. Mais pour parler sérieusement, je trouve absurde que le gouvernement du Canada soit engagé dans une affaire aussi ridicule que celle-là.

Sir WILFRID LAURIER : Mais y sommes-nous engagés ?

M. R. L. BORDEN : C'est le Gouvernement qui devrait le savoir. Puisqu'on prétend que ce contrat existe depuis trois ou quatre mois, il aurait pu se renseigner. Mon très honorable ami devrait savoir ce qui se passe au Yukon, et il devrait surtout pouvoir dire au Parlement si un pareil contrat a été signé par le conseil du Yukon—un conseil qui est sous sa dépendance, un conseil dont il choisit directement la moitié des membres et dans lequel le vote prépondérant est donné au président également désigné par le Gouvernement. Ce n'est pas trop exiger, après plusieurs mois écoulés, de demander que le Gouvernement soit en état de renseigner le Parlement sur une question de cette nature. Il le serait certainement, s'il se tenait plus au courant des affaires du Yukon, mais tout porte à croire que le président du conseil et la majorité des membres nommés par le Gouvernement conduisent les affaires de ce district à leur guise, en dehors de toute surveillance du Gouvernement.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur). Monsieur l'Orateur, je crois que ce débat, si on peut appeler un débat les remarques qui viennent d'être faites, fera cesser cette croyance assez générale qu'il n'y a pas de différence de principe entre les deux partis politiques sur la question de gouvernement. Il suffit d'entendre le chef de l'opposition et son premier lieutenant pour constater qu'il existe encore entre les partis cette même divergence qui a toujours existé entre tories et grits, entre conservateurs et libéraux. Il existe au Yukon un gouvernement autonome qu'on appelle le conseil du Yukon. Ce conseil a à sa disposition certaines sommes qu'il est libre d'employer comme il l'entend et ce gouvernement, se conformant à la vraie doctrine libérale, accorde, de fait, au conseil, toute la latitude qu'il lui concède, de droit. Si le conseil qui est sur les lieux, a cru, dans sa sagesse ou sa folie, devoir employer ainsi une partie des sommes mises à sa disposition, le gouvernement qui lui a concédé l'administration de ses propres affaires n'a pas le droit d'intervenir.

Mais, nos honorables amis de la gauche ne craignent pas d'émettre le principe que ce conseil soi-disant autonome, ne doit pas être autonome et ne doit pas avoir le libre emploi des deniers que la loi met à sa disposition. Ils vont même jusqu'à prétendre que le Gouvernement devrait exercer une pression sur ceux des membres de ce conseil qui sont, plus ou moins sous sa dépendance, pour qu'ils administrent les affaires de cette partie du pays selon les désirs d'Ottawa. Je suis certain que la droite est prête à relever le défi de la gauche et à défendre l'application de la doctrine libérale dans l'administration du Yukon, comme elle a défendu et maintenu la doctrine libérale dans l'administration de ce pays.

M. R. L. BORDEN : Il me semble pourtant qu'une importante association libérale du Yukon, a fortement insisté, tout récemment, pour que tout le conseil soit électif.

M. OLIVER : J'ignore absolument si ce vœu a été émis ou non. Il est conforme à la doctrine libérale que dès qu'il sera jugé expédient, dans l'intérêt public, qu'un corps législatif soit entièrement électif, ce principe devra être mis en vigueur ; mais c'est aussi une doctrine libérale que ceux qui sont désignés pour faire partie d'un corps législatif, avec mission de légiférer conformément aux intérêts qu'ils sont appelés à défendre, puissent le faire librement, et que parce qu'ils occupent une situation rétribuée, il ne s'ensuit pas que ce Gouvernement doive entraver leur liberté d'action à l'égard des responsabilités qu'ils ont assumées.

Je veux que la Chambre comprenne bien que ni de près ni de loin, le Gouvernement n'est responsable des actes du conseil du Yukon dans cette affaire. Que le conseil ait été bien ou mal inspiré, le Gouvernement n'a rien à y voir et il n'accepte aucune responsabilité. Les habiles arguments du chef de l'opposition et de son lieutenant auraient été a leur place, s'ils avaient été adressés au conseil du Yukon ; je leur conseillerais même de télégraphier leurs remarques aux autorités du Yukon, afin de les prévenir, mais je leur conseille aussi de ne pas chercher à saisir cette Chambre de question qui ne la concerne pas.

M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, je ne sais pas s'il vaut mieux répondre ou ne pas répondre à cette singulière argumentation de l'honorable ministre de l'Intérieur. Je ne passerai pas le temps de la Chambre à réfuter de pareilles opinions. Je dirai seulement que tant que le Gouvernement maintiendra dans le Yukon un conseil dans lequel il réclame le droit de nommer, et nomme effectivement, la majorité des membres qui le composent, nous le tiendrons responsables des actes de ce conseil. Le jour où la population du Yukon aura obtenu le droit d'élire tous ses représentants, nous lui reconnaîtrons le droit d'appliquer son argent comme elle l'entendra, mais pas avant.

En attendant, je ne crois pas qu'il soit de bon augure pour le Gouvernement d'avoir un ministre de l'Intérieur qui refuse virtuellement de servir d'intermédiaire entre le conseil du Yukon et le Parlement, et qui

va même jusqu'à conseiller à ceux qui désirent des renseignements de télégraphier eux-mêmes au conseil du Yukon ou d'envoyer une députation.

M. OLIVER : Monsieur l'Orateur, me permettez-vous de rectifier ce que vient de dire l'honorable député ?

M. FOSTER: Nous n'en ferons rien. Nous continuerons à demander ces renseignements au Gouvernement comme c'est notre droit.

M. OLIVER : Monsieur l'Orateur, je rappelle l'honorable député à l'ordre.

M. FOSTER : C'est très bien ; continuez.

M. OLIVER : L'honorable député s'est permis de dire que si quelqu'un désire des renseignements relatifs aux actes du conseil du Yukon, je lui conseillais de les demander par le télégraphe. Ce n'est pas ce que j'ai dit et j'en appelle à la Chambre.

M. FOSTER : Je suis tout disposé à m'en rapporter aussi au témoignage de la Chambre.

(La motion est rejetée.)

## QUESTION RELATIVE A LA COMMISSION DES EAUX LIMITROPHES.

M. R. L. BORDEN : Quand le Gouvernement se propose-t-il de déposer le rapport de la section canadienne de la commission des eaux limitrophes ? Je crois savoir que ce rapport a été adressé au ministre des Travaux publics et qu'il l'a communiqué à ses collègues. Les journaux annoncent que les négociations se poursuivent entre le gouvernement anglais et le gouvernement américain, par l'entremise de l'ambassadeur d'Angleterre à Washington, sur un projet de traité relatif à de nouvelles concessions hydrauliques aux chutes Niagara. Le Gouvernement possède-t-il quelque renseignement à ce sujet ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : La commission des eaux limitrophes a présenté au Gouvernement un rapport intérimaire. Il est maintenant chez l'imprimeur et il sera déposé dès qu'il sera prêt. Je n'ai eu connaissance d'aucunes négociations avec le gouvernement américain, relatives à cette question, vu que tout est virtuellement laissé à la commission.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre dit-il aussi qu'il n'est informé d'aucune négociation entre le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement impérial ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je n'ai aucun doute qu'il n'existe pas de telles négociations, car la question, en ce qui concerne les deux pays intéressés, est entièrement laissée à la commission. Des négociations se poursuivent relativement à toute la question des pêcheries dans les eaux limitrophes.

M. R. L. BORDEN : Mais non pas au sujet des chutes Niagara ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

## QUESTION RELATIVE AUX TELEPHONES, ETC.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Quand le Gouvernement déposera-t-il son projet de loi tendant à modifier la loi des chemins de fer ? Ceux qui sont intéressés dans la question des téléphones aimeraient à connaître, le plus tôt possible, la politique du Gouvernement sur cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que le bill sera déposé mercredi prochain.

## SUBVENTION A LA NAVIGATION MARITIME.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Le Gouvernement ressemble tellement à Ethelred le Temporisateur qu'il pourrait fort bien arriver que nous soyons brusquement arrêtés lorsque nous arriverons aux prévisions budgétaires du ministère du Commerce. Je rappellerai à l'honorable ministre des Douanes, qui remplace ici le ministre du Commerce, que l'an dernier, il a été formellement entendu qu'avant de demander les crédits affectés à subventionner la navigation maritime, le Gouvernement déposerait sur le bureau de la Chambre un rapport complet des opérations de toutes les lignes de paquebots subventionnées. Je demande à l'honorable ministre des Douanes de rappeler cette promesse à son collègue du Commerce. Nous devrions avoir ce rapport, au moins une semaine à l'avance, afin d'être au courant de la question.

## LE RAPPORT DU MINISTERE DE L'INTERIEUR.

M. R. L. BORDEN : A deux reprises, j'ai demandé le rapport du ministère de l'Intérieur. Quand pourrons-nous l'avoir ?

M. OLIVER : Le rapport des Affaires indiennes sera déposé aujourd'hui. Celui du département de l'Intérieur est chez l'imprimeur et sera déposé demain ou après-demain.

## BILLS D'INTERET PRIVE.

### 2e LECTURE

Du bill (n° 35) constituant en corporation la compagnie de prêt et de fidéicommis la " Western ".—M. Adamson.

Du bill (n° 96) relatif à la compagnie canadienne des forces hydrauliques de Niagara.—M. German.

Du bill (n° 37) relatif à la compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal.—M. Geoffrion.

Du bill (n° 39) relatif à la compagnie du chemin de fer Canada-Atlantic.—M. Macdonald.

## QUESTIONS.

### VENTES DE TERRES.

M. SPROULE (par l'organe de M. Bergeron) demande :

Quelles ventes de terres ont été faites par blocs ou d'une contenance de plus d'une demi-section pendant les années 1903, 1904 et 1905 dans le Manitoba, les Territoires et la Colombie Anglaise ? A qui ces terres ont-elles été vendues ? A quel prix par acre ? Et quelle est la date de la vente ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La réponse à cette question peut difficilement être donnée sous cette forme. L'honorable député voudra bien demander le dépôt d'un état.

### LA VENTILATION SUR LES PAQUEBOTS.

M. E. D. SMITH demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour s'assurer si le système de ventilation de chaque chambre ou compartiment de steamer transportant des produits périssables expédiés du Canada, a été satisfaisant pendant la saison de 1905 ?

2. Combien de voyages ont été faits pendant ladite saison par des steamers transportant de ports canadiens des produits périssables de l'autre côté de l'océan ?

3. Quel était le nombre des compartiments affectés à ces produits sur lesdits steamers ?

4. Combien de compartiments étaient aérés par : (a) un contrat d'air produit au moyen de ventilateurs ; (b) un courant d'air produit par le procédé Cowl, (c) un courant d'air produit par tout autre procédé ; (d) simple gravité au moyen d'ouvertures percées à cette fin ; (e) combien n'étaient ventilés que par les écoutilles ?

5. Lorsque le système d'aération à bord desdits steamers était produit au moyen de ventilateurs actionnés par la vapeur ou l'électricité, quel moyen le Gouvernement a-t-il pris pour s'assurer si lesdits ventilateurs ont été en opération pendant toute la durée du voyage ou seulement pour produire le maximum de fraîcheur nécessaire auxdits produits ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Durant la saison de navigation de 1905, le département de l'Agriculture a eu tout un personnel d'inspecteurs de cargaison, à Montréal et dans les ports anglais, pour constater l'état des produits alimentaires au moment où ils étaient débarqués sur les quais en Angleterre.

Les rapports de ces inspecteurs ont été comparés avec soin, et le département s'est ainsi tenu au courant du degré d'effectivité du mode de ventilation de chaque compartiment des différents navires faisant le commerce entre Montréal et les ports de la Grande-Bretagne. Outre ce moyen de juger d'après les résultats obtenus, de la valeur du mode de ventilation, on s'est aussi servi de thermographes pour prendre note de la température d'un grand nombre de compartiments pendant la traversée.

2. Deux cent quatre-vingt-cinq.

3. Neuf cent seize compartiments; deux cent vingt-huit compartiments glacières; soixante-treize compartiments refroidis par l'air.

4.

| | |
|---|---|
| Nombre de compartiments aérés au moyen de ventilateurs | 385 |
| Nombre de compartiments aérés au moyen de tuyaux | 473 |
| Nombre de compartiments aérés au moyen " d'ouvertures " | 11 |
| Nombre de compartiments aérés simplement par les écoutilles | 47 |
| Total | 916 |

(Règle générale, les écoutilles des compartiments non pourvus d'appareils de ventilation sont munies de grillages.)

5. Grâce à l'obligeance des officiers des navires, les inspecteurs du département en Grande-Bretagne ont accès au livre de bord du mécanicien en chef, où se trouve consigné le rapport du fonctionnement des appareils réfrigérants et des ventilateurs durant la traversée. Les données thermographiques et l'état des marchandises au déchargement indiquent aussi si les ventilateurs ont régulièrement fonctionné d'un port à l'autre par les temps chauds.

### CHOIX DES TERRES CONCEDEES AUX CHEMINS DE FER.

M. ALCORN (par M. Lancaster) :

1. Le Gouvernement a-t-il pour règle d'induire ou obliger les compagnies de chemins de fer ou leurs ayants-droit qui peuvent choisir des terres dans l'Ouest canadien octroyées à titre de subvention ou autrement, à faire et compléter ce choix dans un délai déterminé, et dans quel délai ?

2. Des mesures, et lesquelles, ont-elles été ou doivent-elles être prises par le Gouvernement, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud et la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan respectivement, ou aucune d'elles et laquelle, pour les obliger à faire ce choix à une date quelconque, et laquelle ?

3. Le Gouvernement a-t-il été notifié par quelqu'une de ces compagnies, ou leurs ayants-droit, et lesquels, qu'ils ont droit ou qu'ils prétendent avoir droit à un délai indéterminé, et quel délai, leur permettant de compléter le choix de la totalité ou de la partie, et laquelle, de leurs octrois respectifs ou subventions en terres ?

4. Le délai indéterminé ou prolongé pour choisir lesdites terres réclamées par l'une quelconque desdites compagnies de chemins de fer —et laquelle—est-il fondé sur quelque contrat, titre légal ou autre pièce ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le département fait tout en son pouvoir pour que les terres octroyées à titre de

subvention aux différentes compagnies de chemins de fer, mais non encore choisies, soient arpentées et choisies, et que les lettres patentes s'y rattachant soient délivrées dans le plus bref délai possible.

2. Par décret du conseil du 10 août 1903, ordre fut donné à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord d'avoir à terminer son choix le 31 décembre 1905; malgré la diligence dont elle a fait preuve dans ce délai, son choix n'est pas encore entièrement fait: on compte qu'il lui faudra encore quelques mois pour le compléter. Il n'existe pas de compagnie portant le nom de " compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud " qui ait droit à une subvention quelconque en terres.

Il n'a pas été pris de mesure particulière à l'égard de la compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan, parce que toutes les terres avaient été choisies à l'exception de celles que le Gouvernement a gardées à titre de garantie, en vertu du traité relatif à la subvention pour transport et intervenu le 5 août 1889.

3. Non.

4. Même réponse qu'au n° 3.

DROITS D'ACCISE A BRANTFORD.

M. COCKSHUTT (par M. Lancaster) :

1. Quel montant de droits d'accise a été perçu au port de Brantford, chaque année, de 1900 à 1905 inclusivement ?

2. Quel a été le coût annuel de la perception desdits droits ?

L'honorable M. WILLIAM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. Les droits d'accise perçus dans la ville de Brantford pendant les exercices visés se répartissent comme suit :

| | |
|---|---|
| 1899—1900 | 43,742 54 |
| 1900—1901 | 47,410 50 |
| 1901—1902 | 53,708 21 |
| 1902—1903 | 58,810 61 |
| 1903—1904 | 66,965 59 |
| 1904—1905 | 70,336 55 |

2. Pendant les mêmes années, les appointements suivants ont été payés aux préposés de l'accise à Brantford.

| | |
|---|---|
| 1899—1900 | $3,650 00 |
| 1900—1901 | 4,599 86 |
| 1901—1902 | 4,586 58 |
| 1902—1903 | 4,502 05 |
| 1903—1904 | 4,283 14 |
| 1904—1905 | 3,799 53 |

Pour la même période, le total des dépenses imprévues de la division entière du Revenu de l'intérieur se répartit comme suit :

| | |
|---|---|
| 1899—1900 | $1,032 35 |
| 1900—1901 | 910 72 |
| 1901—1902 | 648 90 |
| 1902—1903 | 449 79 |
| 1903—1904 | 553 70 |
| 1904—1905 | 496 89 |

Il est impossible d'arrêter au juste la proportion des dépenses imprévues se rattachant à la seule ville de Brantford.

QUAI A HIGGIN'S SHORE (I.P.-E.)

M. LEFURGEY :

1. Le département des Travaux publics a-t-il reçu une requête ou pétition au sujet d'un quai à Higgin's-Shore (I.P.-E.) ?

2. A-t-il été arrêté quelque mesure par rapport à la construction d'une jetée en cette localité ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Le ministère a reçu une pétition à ce sujet. La question est à l'étude.

LES DRAGUEURS DE MM. DALY ET HANMAN.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) :

1. Le Gouvernement s'est-il servi en 1905 de quelques-uns des dragueurs de MM. Daly et Hanman, d'Ogdensburg (N.-Y.) ?

2. Dans l'affirmative, de combien de ces dragueurs s'est-il servi ?

3. Quels sont les noms des dragueurs dont on s'est servi, et combien a-t-il été payé par jour pour chacun ?

4. Combien de temps s'est-on servi de ces dragueurs, et durant quels mois ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Le ministère des Travaux publics n'en a utilisé aucun. Je n'ai pas de réponse de la part du ministère des Chemins de fer ; je vais la demander et renseignerai ensuite l'honorable député.

PLAINTES DES IMPRIMEURS ANGLAIS.

M. VERVILLE :

1. L'entrefilet suivant, publié dans le " Free Press " d'Ottawa, le 19 mars 1906, est-il venu à la connaissance du Gouvernement :

" M. W.-L. Mackenzie King, sous-ministre du Travail, a été, sur la demande du gouvernement impérial, délégué à Winnipeg pour s'enquérir des plaintes formulées par un certain nombre d'imprimeurs anglais amenés au Canada par un soi-disant agent de la chambre de commerce des imprimeurs de Winnipeg. Ces gens prétendent que l'on n'a pas tenu les promesses qui leur avaient été faites et ont adressé une pétition au roi Edouard lui demandant justice."

2. Y a-t-il eu quelque échange de correspondance entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet de la pétition où ces ouvriers se plaignent d'avoir été attirés en notre pays sous de fausses représentations quant à la condition actuelle de la main-d'œuvre au Canada ?

3. Le Gouvernement voit-il quelque inconvénient à déposer la correspondance sur le bureau de la Chambre ?

4. Quelle détermination le Gouvernement a-t-il prise par rapport à cette question ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il est vrai que M. King, sous-ministre du Travail a été chargé

par le gouvernement canadien d'aller s'enquérir des plaintes de certains imprimeurs anglais amenés en ce pays par un soi disant agent de la chambre de commerce de Winnipeg, et que ces imprimeurs prétendent que l'on n'a pas tenu les promesses qui leur avaient été faites. Cette affaire a donné lieu à un échange de correspondance entre le gouvernement canadien et celui de la Grande-Bretagne. Cette correspondance, nous la déposerons volontiers, si mon honorable ami veut bien formuler une proposition à cet effet. M. Mackenzie King étudie en ce moment la question. Nous comptons avoir son rapport d'ici à quelques jours.

LA GREVE DES HOUILLEURS DE LETHBRIDGE.

M. VERVILLE :

1. A-t-on attiré l'attention du Gouvernement sur la dépche et le paragraphe suivants, parus dans le " Citizen " d'Ottawa du 20 mars 1906 :

" Détroit (Mich.), 19 mars.—Une dépêche de Great-Falls (Montana) annonce que la grève des mineurs de Lethbridge (Alberta) a obligé le gouvernement du Canada à intervenir. La gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a pris possession de la ville, et la loi martiale a été proclamée. Cela a eu pour effet d'aigrir les esprits encore davantage, et les citoyens redoutent de graves désordres. Plus de 500 membres de l'Union des mineurs sont en grève, et il en reste encore 100 autres au travail sous la protection de la gendarmerie. Ces hommes sont salués chaque jour, en se rendant à leur travail, par des volées de boules de neige et de pierres. F.-R. Sherman, président local de l'Union, dit que la grève pourra s'étendre à d'autres mines de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, à moins qu'on en arrive au plus tôt à une entente. Plusieurs autres petites villes de l'Alberta sont à la veille de manquer de charbon, et on a supprimé tous les envois au dehors."

" Le lieutenant-colonel Fred. White, de la gendarmerie à cheval, interviewé à ce sujet, a déclaré que la grève en question durait déjà depuis quelques jours, et que la gendarmerie à cheval, dont du reste c'est le devoir en semblable circonstance, avait été appelée pour maintenir l'ordre. Il a ajouté qu'environ 500 mineurs étaient en grève, et qu'on craignait qu'ils ne cherchassent à arrêter les ventilateurs et les pompes, ce qui aurait pour effet de faire cesser tout travail dans les mines où l'on emploie actuellement des ouvriers non syndiqués. La gendarmerie à cheval, avec le secours d'autres hommes de troupe, s'est trouvée là à point pour empêcher la destruction de propriété et protéger les travailleurs. La police se tient au courant de tout ce qui se passe, et on prévoit qu'il pourra y avoir quelques tentatives d'intimidation à l'aide de bombes ou de dynamite. Jusqu'à présent, cependant, les mesures prises ont été suffisantes pour assurer le maintien de l'ordre et faire respecter la loi."

2. Sur quoi se fonde le lieutenant-colonel White pour les déclarations qu'on lui prête ?

3. Sur quels renseignements s'appuie-t-on pour cela ?

4. Quels sont les désordres, survenus dans cette région, qui ont pu justifier l'intervention de la gendarmerie à cheval ?

Sr WILFRID LAURIER.

5. Qui a demandé secours à la geudarmerie à cheval ?

6. Sur quoi se fonde le lieutenant-colonel pour dire " qu'on prévoit qu'il pourra y avoir quelques tentatives d'intimidation à l'aide de bombes ou de dynamite ?

7. Y a-t-il eu échange de correspondance, à ce sujet, entre un département du Gouvernement et un particulier ou une compagnie quelconque ?

Le très honorable Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. le lieutenant-colonel White m'a appris que le compte-rendu publié est exact en substance. Aux questions 2 et 3, je répondrai que le lieutenant-colonel White a fondé les déclarations qu'on lui attribue sur les renseignements à lui fournis par les officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. A la quatrième question je dois répondre que l'intervention de la gendarmerie s'est bornée à la seule prise des précautions nécessaires pour assurer le maintien de l'ordre. Environ 500 mineurs s'étaient mis en grève qui cherchaient à intimider ceux qui voulaient continuer de travailler.

Je répondrai à la question n° 5 que le gérant des mines réclama l'intervention de la gendarmerie pour protéger les ouvriers non syndiqués et les biens des compagnies.

Voici ce que j'ai à répondre à la sixième question : il a été établi qu'une bombe ou un autre engin explosif a éclaté en face d'une maison habitée par des ouvriers ne s'étant pas mis en grève ; ces derniers avaient été avertis du danger qu'ils courraient en tentant de se rendre à leur travail. De plus, les grévistes s'étant assemblés en grand nombre aux abords des mines avant les heures de travail, il devint nécessaire de faire escorter par la gendarmerie les mineurs qui voulaient se rendre à l'ouvrage.

En réponse à la question n° 7, je dois dire que le gérant des mines a adressé une dépêche télégraphique au contrôleur et qu'il y a eu échange de correspondance entre le gérant des mines et le commissaire de la gendarmerie à cheval. Il s'est aussi échangé une correspondance volumineuse entre la gendarmerie de l'Ouest et le département, à Ottawa. D'après les renseignements qui nous sont parvenus, nous savons que la seule personne mise en état d'arrestation a été aussitôt remise en liberté, et que depuis lors tout est rentré dans le calme, bien que la grève se poursuive.

ANNONCES PUBLIEES DANS LES JOURNAUX ANGLAIS.

M. AMES :

Le département de l'Intérieur a-t-il des renseignements sur les annonces publiées dans la presse anglaise et censées provenir du " Bureau de renseignements ", de Concord, près de Toronto ?

Lhonorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Non.

BASSIN DE RADOUB DE COLLINGWOOD.

M. BENNETT (par M. Lancaster) :

1. Par qui a été faite, au nom du Gouvernement, l'évaluation du bassin de radoub de Collingwood pour lequel une prime a été payée ?
2. Quel est le montant de cette évaluation ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Par M. Louis Coste, ingénieur.
2. De $540,000.

STATION AGRONOMIQUE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN :

1. A-t-on suggéré au Gouvernement d'utiliser la station agronomique provinciale de l'île du Prince-Edouard pour y faire des expériences au sujet des diverses espèces de céréales, herbes, racines et fruits, dans l'intérêt de l'agriculture et de l'horticulture dans cette province ?
2. Le Gouvernement sait-il que le sol, le climat et le mode de culture de l'île diffère, sous plus d'un rapport, de ceux des autres provinces, et que les expériences faites dans ces dernières sont virtuellement sans valeur pour celle-là ?
3. Pour quel motif la province de l'Ile du Prince-Edouard n'est-elle pas, elle aussi, dotée d'une station agronomique ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Non.
2. Le Gouvernement est au fait de la nature du sol, du climat, et du mode de culture de l'île du Prince-Edouard ; mais il ignore que les expériences faites dans les autres provinces soient virtuellement sans utilité pour celle-là.
3. En ce qui concerne l'établissement des stations agronomiques, il n'a pas été fait d'exception à l'égard de l'île du Prince-Edouard.

LA TRADUCTION FRANCAISE.

M. PARENT :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire traduire en français les conférences faites au cours de la dernière session devant le comité d'agriculture et de colonisation ?
2. Dans la négative, pourquoi ?
3. Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Cette question relevant entièrement de la Chambre des communes, les différents services publics y sont absolument étrangers.

LES PECHERIES DES GRANDS LACS.

M. BENNETT (par M. Lancaster) :

1. Le département des Pêcheries a-t-il nommé une commission pour faire une enquête sur la condition actuelle des pêcheries dans les Grands lacs ?
2. Dans l'affirmative, quels sont les membres de cette commission et quel salaire leur est payé.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.
2. M. le professeur E. E. Prince, commissaire des Pêcheries, président; M. John Birnie, B.D.C., C.R., de Collingwood, et M. James Noble, de Little-Current. A l'exception du président qui, faisant partie du personnel du ministère, ne reçoit de ce chef aucune rémunération additionnelle, les commissaires ont droit à sept dollars et à leurs déboursés pour chaque jour qu'ils consacrent aux travaux de la commission.

STATION AGRONOMIQUE A VANCOUVER.

M. HERRON :

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur la déclaration suivante faite par le ministre du Revenu de l'intérieur à Victoria (C.-A.), le 9 courant :

Quant à la station agronomique que l'on désirait avoir sur l'île Vancouver, M. Templeman a dit qu'une décision avait été prise à ce sujet et que vingt ou trente de ces stations seraient établies, et que Vancouver en aurait certainement une.

2. Le Gouvernement a-t-il pris une décision dans le sens indiqué par le ministre ?

L'honorable M. WILLIAM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : La déclaration que m'attribuent les journaux n'est pas en tous points exacte. Il est vrai que nous avons discuté en public la question de l'établissement, sous les auspices de l'Etat, de stations agronomiques dans l'Alberta et dans l'île Vancouver. Je croyais, ai-je dit, que le ministre de l'Agriculture établirait de ces stations. Je me suis prononcé en faveur de l'établissement, dans les régions reculées du nord, de stations à proportions relativement modestes, et j'ai manifesté mon intention de favoriser la réalisation de ce projet ; mais je me suis bien gardé de dévoiler ce que le Gouvernement aurait pu avoir arrêté à cet égard. Le Gouvernement, je crois, se propose d'établir le plus tôt possible des stations agronomiques du genre que j'ai indiqué.

LE BRISE-LAMES DE WILSON'S-BEACH.

M. GANONG :

1. Combien a coûté la construction du brise-lames de Wilson's-Beach (N.-B.) ?
2. Quelle somme a été payée à M. James Johnston pour exécuter cette entreprise ?
3. Qu'ont coûté les outils ou appareils fournis par le Gouvernement pour exécuter ces travaux, et comment en a-t-on disposé ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $36,748.44.
2. $2,470.95.
3. $855.31.

M. GANONG : Je ferai observer à l'honorable ministre que la partie suivante de la troisième question est restée sans réponse :

Et comment en a-t-on disposé ?

M. HYMAN : Si l'honorable député le permet, nous réserverons la question, et j'y répondrai demain.

LE BRISE-LAMES DE NORTH-HEAD.

M. GANONG :

A-t-il été demandé des soumissions pour la construction d'un brise-lames à North-Head, N.-B.? Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Oui, le 4 février 1905.

LE CHAMP DE TIR DE SUSSEX.

M. FOWLER :

1. Combien a-t-on payé la ferme sur laquelle on a établi le champ de tir de Sussex (N.-B.) ?
2. Combien a coûté l'établissement du champ de tir et quel était l'entrepreneur des travaux ? Quels paiements supplémentaires ont été faits, et à qui ?
3. Quel était le commis des travaux, combien de temps a-t-il été employé, quel était son salaire et quelles étaient ses qualités pour tenir cet emploi ?
4. Qui a-t-on nommé gardien du champ de tir, et quel est son salaire ?
5. Quel salaire reçoit le gardien du champ d'exercice de Sussex, et à qui vont les recettes perçues sur la ferme ?
6. Quel revenu a-t-on perçu l'année dernière des terrains qui, à Sussex, sont affectés à des fins militaires ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. $4,850.

2. (a) $9,782 ; (b) MM. Bourque et Govang ; (c) à S. E. Hunter, $125 pour avoir gazonné le remblai de but ; à A. Keith, $50, pour travaux de drainage sous la plate-forme de tir.

3. Le capitaine J. M. McIntyre, du 3 mai au 7 octobre 1905, à raison de $2.50 par jour de travail ; son salaire ne lui a pas encore été payé. On l'avait recommandé pour ce genre de travail qu'il passait pour avoir déjà fait ailleurs d'une manière satisfaisante.

4. Il n'a pas encore été nommé de gardien.

5. A l'heure actuelle, il n'est tiré aucun revenu des terrains militaires de Sussex.

6. Aucun.

HARNACHEMENTS MILITAIRES.

M. FOWLER :

1. Où et par qui sont fabriqués les articles de sellerie dont se sert la milice canadienne ?
2. Les entreprises sont-elles toujours adjugées par voie de soumission ?
3. Quelles entreprises ont été adjugées l'année dernière ? Quels sont les prix convenus dans chaque cas ?
4. Quelles soumissions ont été reçues, et quels étaient les soumissionnaires ?
5. Comment s'y est-on pris pour demander des soumissions ?
6. Des plaintes ont-elles été formulées au sujet de la qualité des articles de sellerie ? Dans l'affirmative, quelle en était la nature ?
7. Le ministère a-t-il reçu quelque rapport relativement à la qualité de ces articles ? Dans l'affirmative, quelle en est la nature ?
8. Les articles de sellerie fournis depuis la guerre sud-africaine sont-ils de même modèle et de même qualité que ceux qui ont été fournis aux troupes canadiennes pour leur service dans l'Afrique australe ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. A Toronto, par MM. Adams Frères ; à Montréal, par la maison Lamontagne (à responsabilité limitée), et à Ottawa, par MM. S. et H. Borbridge.

2. Non ; les prix sont arrêtés d'après ceux que paie le ministère impérial de la Guerre pour les mêmes articles.

3. Durant l'exercice financier de 1904-1905, les commandes de harnais et de sellerie ont été réparties comme suit :

Maison Lamontagne (à responsabilité limitée) :

| | | |
|---|---|---|
| 1,000 | harnais de selle, type colonial, à $37.50 | $37,500 00 |
| 4 | harnais d'attelage complet A.S.C. à $86.37 | 345 48 |
| | Pièces de rechange pour ces harnais | 31 00 |
| 4 | harnais d'artillerie, porteur de derrière, à $90 | 360 00 |
| 4 | harnais d'artillerie, porteur de devant, $85 | 340 00 |
| | Pièces de rechange pour ces attelages | 49 30 |
| 40 | harnais d'attelage monté (artillerie), porteur de derrière, à $73.70 | 2,948 00 |
| 40 | harnais d'attelage monté (artillerie), porteur de devant, à $70.25 | 2,810 00 |
| 80 | harnais d'attelage monté artillerie, sous-verge de devant, à $58.12 | 4,652 00 |
| 80 | harnais d'attelage monté (artillerie) sous-verge de derrière, à $61.55 | 4,924 00 |
| 36 | harnais d'ambulance, à $80.50 | 2,898 00 |
| 1,000 | harnais de selle, type colonial, à $37.50 | 37,750 00 |

MM. Adams Frères :

| | | |
|---|---|---|
| 1,000 | harnais de selle, type colonial, à $37.50 | $37,500 00 |
| 500 | harnais de selle, type colonial, à $37.50 | 18,750 00 |

MM. S. et H. Borbridge :

| | | |
|---|---|---|
| 200 | attelages de selle, type "Universal", à $40 | $ 8,000 00 |

4. Il n'a pas été demandé de soumissions.

5. Il n'a pas été publié d'annonces.

6. Aucune.

7. Aucun, à l'exception de ceux des inspecteurs du ministère.

8. Oui.

EDIFICE PUBLIC A SEAFORH.

M. GUNN :

Quelle décision le Gouvernement a-t-il prise par rapport à l'érection à Seaforth d'un bâtiment public devant servir de bureau de poste et qu'on utiliserait aussi pour d'autres fins ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Le Gouverne-

ment n'a encore rien arrêté quant à l'érection d'un bâtiment public dans la ville de Seaforth. Nous nous occuperons de cette question lors de la mise à l'étude du budget supplémentaire.

DEPENSE RELATIVE AU PORT DE BAYFIELD.

M. GUNN :

1. A combien se sont chiffrées, à venir jusqu'à 1896, les dépenses se rattachant au port de Bayfield ?
2. Depuis 1896, quelles sommes ont été votées chaque année pour les travaux de ce port ?
3. Depuis 1896, quelle dépense ont entraîné chaque année ces travaux ?
4. Quels sont les noms du dragueur ou des dragueurs dont on s'est servi pour ces travaux depuis 1896 ?
5. Qui dirige le dragage et les travaux de réparation à la jetée ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $68,213.19.

2 et 3.

| | | |
|---|---|---|
| 1897-1898 | $7,500 00 | $2,231 36 |
| 1898-1899 | 1,200 00 | 1,200 00 |
| 1899-1900 | 5,300 00 | 3,176 72 |
| 1900-1901 | 5,500 00 | 1,620 46 |
| 1901-1902 | 5,500 00 | 153 64 |
| 1902-1903 | 3,600 00 | 366 55 |
| 1903-1904 | 5,000 00 | 9,136 70 |
| 1904-1905 | 3,200 00 | 3,151 13 |

4. Les dragueurs "Hackett" et "Arnoldi".
5. Le piqueur des travaux exécutés à la jetée est M. James Thompson ; l'inspecteur du draguage est M. J. T. Marks.

LE PORT DE SAINT-JOSEPH.

M. GUNN :

1. Depuis 1896, combien a-t-il été voté chaque année pour améliorer le port de Saint-Joseph ?
2. Combien a-t-il été dépensé à cette fin chaque année depuis 1896 ?
3. Le Gouvernement projette-t-il de consacrer d'autres deniers à ce port ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

| | | |
|---|---|---|
| 1. En | 1901-1902 | $5,000 00 |
| | 1902-1903 | 5,000 00 |
| | 1903-1904 | 5,000 00 |
| | 1904-1905 | 800 00 |
| 2. En | 1901-1902 | $4,999 84 |
| | 1902-1903 | 5,042 39 |
| | 1903-1904 | 4,604 11 |
| | 1904-1905 | 275 00 |

3. Il n'est pas jugé nécessaire de faire d'autre dépense pour le moment.

ELEVATEUR A PORT-COLBORNE.

M. LALOR (par M. Lancaster) :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire construire un élévateur à grain à Port-Colborne, Ont.?
2. Des soumissions ont-elles été demandées à cette fin ? Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission ?
3. A-t-on publié des annonces demandant des soumissions ?
4. L'entreprise dudit élévateur a-t-elle été adjugée ? Dans l'affirmative, à qui ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le Gouvernement projette de faire construire un élévateur à grain à Port-Colborne, Ont.
2. Il n'a pas encore été demandé de soumissions.

DRAGAGE DE LA GRANDE RIVIERE.

M. LALOR (par M. Lancaster) :

1. Combien a-t-il été payé en 1903-04 et en 1904-05 pour les travaux de dragage dans la Grande-Rivière, à Dunnville, Ont.?
2. Combien a-t-on payé en 1903-04 et 1904-05 pour faire draguer la Grande-Rivière, à Sunfish-Creek ?
3. Combien a-t-on payé pendant les mêmes années pour faire draguer la même rivière à Port-Maitland, Ont.?
4. L'entreprise des travaux a-t-elle été adjugée par voie de soumissions ? Des demandes de soumissions ont-elles été faites au moyen d'annonces publiées dans les journaux ? Dans l'affirmative, dans quels journaux ?
5. L'entreprise des travaux a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?
6. Le Gouvernement utilise-t-il en ce moment le dragueur " General Mead " ? Dans l'affirmative, en quel endroit ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

| | | |
|---|---|---|
| 1. | En 1903-4 | $10,621 40 |
| | En 1904-5 | 17,376 00 |
| | | $28,007 40 |

2. Le coût des travaux de dragage exécutés à Sunfish-Creek est inclus dans l'état relatif à Dunnville.
3. Le ministère des Travaux publics n'a rien payé de ce chef.
4 et 5. Non.
6. Non.

AMELIORATIONS DU CANAL WELLAND.

M. LALOR (par M. Lancaster) :

1. Quel a été le coût de la superstructure du pont n° 11, au canal Welland ?
2. Des soumissions ont-elles été demandées par voie d'annonces publiées dans les journaux?
3. Quels sont les noms des soumissionnaires et les montants mentionnés dans chaque soumission ?
4. A qui l'entreprise a-t-elle été donnée ?
5. Quel a été le coût des réparations faites aux fondations des écluses Nos 12, 15 et 16 du canal Welland ?
6. A qui l'entreprise a-t-elle été donnée ?
7. La plus basse soumission a-t-elle été acceptée ?
8. Des soumissions ont-elles été demandées par voie d'annonces dans les journaux ?
9. Quel a été le coût du revêtement en pierre dudit canal entre Thorold et Port-Colborne, Ont.?

10. Des soumissions ont-elles été demandées ?
11. A qui l'entreprise a-t-elle été donnée ?
12. La plus basse soumission a-t-elle été acceptée ?
13. Quel a été le coût de la pierre, par verge, nécessaire pour ces travaux ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. $31,760.
2. Des soumissions ont été demandées au moyen de lettres circulaires adressées aux différentes compagnies canadiennes qui font une spécialité de la construction des ponts.
3. Une seule soumission a été reçue ; le prix de $31,760 y était mentionné.
4. A la Canadian Bridge Company, (à responsabilité limitée).
5. $34,967.25.
6. A M. Joseph Battle.
7. Oui, la plus basse soumission a été acceptée.
8. Oui, des soumissions ont été demandées par voie d'annonces dans les journaux.
9. De $7,880.
10. Oui, par la voie des journaux.
11. L'entreprise a été adjugée à M. Joseph Battle.
12. Oui.
13. De $1 la verge cube.

M. LALOR (par M. Lancaster) :

1. Quel a été le coût de la superstructure des ponts d'Allanburg et de Market-Crossing, sur le canal Welland ?
2. L'entreprise des travaux a-t-elle été donnée par voie de soumissions ?
3. Quels sont les noms de soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission ?
4. L'entreprise a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire ?
5. Quel a été le coût du prolongement du passage sous le canal Welland, à Welland, Ont.?
6. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée ?
7. Des soumissions ont-elles été demandées ?
8. La plus basse soumission a-t-elle été acceptée ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. De $32,162.
2. Oui, et des soumissions ont été demandées par voie de lettre circulaire adressée aux différentes compagnies canadiennes qui font une spécialité de la construction des ponts.
3. La Canadian Bridge Company (à responsabilité limitée), $43,940 ; la Dominion Bridge Company (à responsabilité limitée), $32,162; la Hamilton Bridge Company, $42,700.
4. Oui.
5. De $3,852.70.
6. A M. Joseph Battle.
7. Des soumissions ont été demandées par voie d'annonces affichées.
8. La plus basse soumission a été acceptée.

LES RAPPORTS DU COMMERCE.

M. KEMP :

1. Dans quel département se fait la compilation des rapports annuels, mensuels ou hebdomadaires du département du Commerce ?

M. LALOR.

2. Quel département est responsable des dépenses nécessitées par la compilation, la publication et la distribution de ces rapports ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Dans celui du Commerce.
2. C'est le ministère du Commerce qui est chargé de la compilation de ces rapports qui sont tous publiés en la manière ordinaire par l'Imprimerie nationale. Pour les trois publications, le ministère possède une liste de distribution par la poste, et l'imprimerie en a une autre pour la distribution des rapports annuels et mensuels. Le coût de la publication des rapports annuels et mensuels est imputé sur le crélit ordinaire par ordre du comité des impressions de la Chambre des communes. Quant au coût de la publication des rapports hebdomadaires, il fait partie des dépenses éventuelles du ministère du Commerce.

OBSTRUCTION DANS LA RIVIERE SEVERN.

M. GRANT (par M. McPherson) :

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur le fait que la rivière Severn, près du lac Conchiching, est obstruée par des pierres et autres débris jetés dans la rivière par des constructeurs de voie ferrée ?
2. Quelle mesure le Gouvernement prendra-t-il à ce sujet ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : On a signalé à l'attention du Gouvernement les obstructions qui existent dans la rivière Severn, et le ministère a délégué sur les lieux un fonctionnaire qui devra dresser un rapport sur ce sujet.

DESTRUCTION DES BATIMENTS PUBLICS PAR INCENDIE.

M. LEFURGEY :

1. Quel est le total estimatif des pertes subies par l'Etat par suite d'incendie, depuis 1896 ?
2. Quel est le montant estimatif des pertes subies par le Gouvernement, par suite d'incendies, depuis 1896, et quelles sont les différentes propriétés ainsi détruites et quel est le montant estimatif des pertes dans chaque cas ?
3. Le Gouvernement assure-t-il ses propriétés ?
4. Dans le cas de certaines classes d'assurances prises, quelles sont ces assurances ? Et dans le cas d'assurances de nature spéciale, et quelles sont ces assurances ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $464,302.29.

| | |
|---|---|
| 2. Edifice de l'Ouest, Ottawa. | $150,000 00 |
| Palais de Justice, Medicine-Hat, T.N.-O . . . . . | 867,663 63 |
| Salle d'ex. mil., Windsor, N.-E. | 4,000 00 |
| Edifices publics, Windsor, N.-E. | 32,995 80 |
| Edifice public, New-Westminster, C.-A. . . . . | 33,904 80 |
| Bâtiment de l'immigration, Port-Arthur, Ont. . . . . | 700 00 |

| | |
|---|---|
| Bureau des postes, Hull, P.Q. .. | 33,204 09 |
| Hôtel des Postes, Ottawa .. .. | 160,000 00 |
| Hôtel du gouvernement, Ottawa | 11,598 85 |
| Hôpital de Quarantaine, Québec | 20,231 22 |
| Hôtel des Postes, Alexandria, Ont. .. .. .. .. .. .. .. .. | 9,000 00 |

3 et 4. Non.

BATTURE DE MISCOUCHE (I.P.-E.)

M. LEFURGEY demande :

1. A-t-on représenté au Gouvernement qu'il est nécessaire de placer une bouée sur la batture de Miscouche (I.P.-E.)

2. Le Gouvernement se propose-t-il de faire droit à cette demande, et quand ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui, on a demandé de substituer une bouée à gaz à la bouée à cloche sur la batture de Miscouche.

2. La commission des phares s'occupe présentement de cette demande.

EMBRANCHEMENT PROPOSE DE WEST-CAPE SUR LE CHEMIN DE FER ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. Une étude a-t-elle été faite pour un embranchement, à partir de la ligne mère du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, à ou près de West-Cape, pour laquelle un crédit de $1,500 a été deux fois voté par cette Chambre ? Dans l'affirmative, quand ?

2. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de faire faire cette étude et, dans ce cas, quand ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Il n'y a pas eu d'étude.

2. La question est à l'étude.

LA " MILITARY GAZETTE ".

M. CLEMENTS demande :

La " Military Gazette " est-elle publiée par le gouvernement et solde-t-il toutes les dépenses afférentes à cette publication ? Qui en est l'éditeur ? Depuis combien de temps est-il à l'emploi de l'administration, et quel est son salaire ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : La " Military Gazette " n'est pas publiée par le gouvernement qui n'en solde pas les dépenses en aucune manière.

LE MANUEL INDICATEUR DES TOWNSHIPS.

M. AMES demande :

L département de l'Intérieur se propose-t-il de publier un manuel ou indicateur donnant d'une manière méthodique la description des townships telle que fournie par les arpenteurs dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La question est à l'étude.

STATION DU CHEMIN D'ELGIN, COMTE DE L'ISLET.

M. PAQUET (par M. Lancaster) demande :

1. Le Gouvernement sait-il que les cultivateurs et les marchands de bois transportent une grande quantité de bois à pâte, de madriers et de bois de construction à la station Elgin-Road, comté de L'Islet ?

2. Le Gouvernement sait-il que l'Intercolonial n'a pas de terrain pour l'entassement de ces produits forestiers ?

3. Est-ce l'intention du Gouvernement de louer ou acheter un terrain afin d'augmenter nos moyens de manutention de trafic ?

4. Si le Gouvernement n'est pas disposé à augmenter nos moyens de manutention quelles sont les raisons qu'il donne ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, 71 charges de wagons ont été reçues pendant le dernier exercice.

2. Le droit de passage nous donne 90 pieds.

3. Le département a l'intention d'acheter une autre lisière de terrain de 60 pieds de large par 500 pieds de long.

4. La réponse est la même qu'à la question n° 3.

QUAIS A EAU PROFONDE A QUEBEC.

M. PAQUET (par M. Lancaster) demande :

Est-ce l'intention du Gouvernement de construire à Québec des quais à eau profonde, munis de tous les appareils modernes pour le transbordement rapide du fret ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : La question des quais à eau profonde est actuellement à l'étude.

TRANSPORT DES VOYAGEURS DE SAINT-JEAN-PORT-JOLI A LEVIS.

M. PAQUET (par M. Lancaster) demande :

1. Les prix de transport des voyageurs de seconde classe entre la station de Saint-Jean-Port-Joli et Lévis, sur l'Intercolonial, ont-ils été augmentés depuis le 1er janvier 1906 ?

2. S'ils ont été augmentés, quelles sont les raisons ?

3. Les prix de transport des voyageurs de première classe entre Saint-Jean-Port-Joli et Lévis ont-ils été diminués depuis le 1er janvier 1906 ?

4. Si oui, pourquoi ?

5. Les prix de transport des marchandises entre Lévis et la station de Saint-Jean-Port-Joli ont-ils été augmentés depuis le 1er janvier 1905 ?

6. S'ils ont été augmentés, quelles sont les raisons ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Oui.

2. Pour augmenter le revenu.
3. Non.
4. Même réponse que le n° 3.
5. Non.
6. Même réponse que le n° 5.

PHARES DE JACK-STRAW, DE RED-HORSE ET DE GANANOQUE.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) demande:

1. Combien en a-t-il coûté au gouvernement pour substituer le gaz acétylène à l'ancien mode d'éclairage des phares de Jack-Straw, de Red-Horse et de Gananoque, sur le fleuve Saint-Laurent ?

2. Quel a été le coût de l'entretien de ces trois phares pendant la saison de 1905 ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $7,270.71 ; six phares.
2. $1,090.18 ; six phares.

RIVIERE WASHADEMOAK.

M. WILMOT (par M. Sam. Hughes) demande :

1. L'attention du département des Travaux publics a-t-elle été appelée sur la nécessité de creuser certaines parties de la rivière Washademoak, N.-B.?

2. A-t-il été fait quelque chose dans ce sens ?

3. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de faire une amélioration aussi nécessaire ?

Dans l'affirmative, quand les travaux seront-ils commencés ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) .

1. Oui.

2 et 3. La question est à l'étude. Nous avons ordonné de faire une exploration de la rivière.

PARTIE DU QUART SUD-EST DE LA SECTION 28, TOWNSHIP 7, RANG 2, A L'OUEST DU 5e MERIDIEN.

M. HERRON demande :

1. Une partie du quart sud-est de la section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, a-t-elle été vendue ou louée à quelqu'un ?

2. Dans l'affirmative, à qui et à quel prix, par acre ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. La partie du quart sud-est de la section 28 du township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien a été vendue à M. Malcolm N. McKenzie le 25 septembre 1901, au prix de $3 de l'acre.

CULTURE DU TABAC—DISTRIBUTION DE GRAINES.

M. ETHIER (par M. Bourassa) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des planteurs de tabac du comté des Deux-Montagnes et d'ailleurs, des demandes de distribution gratuite de spécimens choisis des différentes variétés de tabac, dans l'intérêt de la culture du tabac ?

2. Dans l'affirmative, quand et de quelle manière, s'effectuera cette distribution ?

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui, des planteurs de tabac du comté des Deux-Montagnes et d'autres parties de la province de Québec.

2. Le 19 mars courant nous avons fait faire parmi certains planteurs de tabac une distribution de la graine du tabac que nous importons (Comstock Havana) que l'on a trouvée propice à la culture dans la province de Québec. Nous avons expédié des paquets contenant une once de graine aux présidents des cercles agricoles dans les différentes localités d'où nous venaient les demandes, et l'on a avisé chaque destinataire de distribuer ces graines parmi les planteurs.

RECLAMATION DE JOHN C. MUGFORD.

M. A. A. McLEAN (par M. Clements) demande :

1. Le département des Chemins de fer a-t-il reçu la demande d'indemnité formulée par John C. Mugford, de Breadalbane (I.P.-E.) s'élevant à près de $35 pour dommages causés à sa récolte en juillet 1904 par du feu provenant des locomotives du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

2. Dans l'affirmative, a-t-on fait une enquête au sujet de cette réclamation, et quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il n'y a rien dans les archives indiquant qu'une réclamation de cette sorte ait jamais été présentée.

CHAMBRE DE MATURATION DU FROMAGE A BROCKVILLE.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) demande :

Quel a été le montant total des dépenses dans l'exploitation de la chambre de maturation du fromage à Brockville ? Quel a été le montant total des recettes en provenant ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. $18,661.34 jusqu'au 1er mars 1906.
2. $6,568.33 jusqu'au 1er mars 1906.

ACCIDENTS DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT.

M. BERGERON demande :

1. Combien d'accidents sont arrivés aux navires sur le fleuve Saint-Laurent en bas de Montréal ?

2. Combien entre Montréal et Québec, et combien en bas de Québec ?

3. Combien de navires se sont échoués ou ont fait naufrage, quels sont leurs noms et quelle est la date de chacun de ces accidents ?

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Cette question n'est pas rédigée comme je

l'aurais voulu ; conséquemment je suppose que mon honorable ami (M. Brodeur) n'est pas en état d'y répondre.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je suis prêt à répondre au sujet des accidents qui ont eu lieu pendant le cours de l'année. L'honorable député (M. Bergeron) désire-t-il que je porte plus loin mes renseignements.

M. BERGERON : Si la question avait été rédigée de la manière que j'avais l'intention de la rédiger elle aurait compris tous les accidents qui ont eu lieu entre Montréal et Québec et les nombreux autres accidents en bas de Québec.

M. BRODEUR : L'honorable député voudra-t-il retirer sa question et donner un autre avis.

M. BERGERON : Si je laissais la motion en suspens ne pourrait-on pas . . .

M. BRODEUR : Je crois que l'honorable député ferait mieux d'abandonner la question et de donner avis d'une autre.

M. BERGERON : Très bien, c'est ce que je vais faire.

M. BRODEUR : Je ne sais pas si nous pourrons donner à l'honorable député tous les renseignements qu'il désire mais je ferai du mieux qu'il me sera possible pour le satisfaire.

## RECLAMATION CONTRE LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. McLEAN (par M. Clements) demande :

1. Le Gouvernement ou l'un de ses départements a-t-il récemment nommé M. W. A. Weeks, avocat, de Charlottetown, pour prendre les dépositions de personnes ayant des réclamations pour terrains expropriés pour l'embranchement de Murray-Harbour ou autres embranchements du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ou pour autres fins ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la date de sa nomination et l'étendue de ses pouvoirs ?

3. Est-il entré en fonctions et a-t-il fait un rapport sur son enquête ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, par un décret en conseil.

2. Sa nomination date du 22 juillet 1905. Il était chargé de prendre les dépositions sous serment dans certaines disputes concernant les terrains expropriés pour l'embranchement de Murray-Harbour et autres embranchements du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et aussi de faire une enquête au sujet de certaines questions en dispute avec le chemin de fer.

3. Oui.

## CHAMBRE FRAICHE A FROMAGE— DEPENSES ET RECETTES.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) demande :

1û. Quelle a été la dépense totale faite dans l'exploitation de chambre de maturation pour le fromage aux endroits suivants : Bagotville, Brockville, Chicoutimi, Drummondville, Hébertville, Saint-Alphonse, Saint-Félicien, Saint-Hyacinthe, Victoriaville, Woodstock ?

2. Quel a été le montant total des recettes provenant de ces établissements dans ces localités ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. $107,886.14 jusqu'au 1er mars 1906.
2. $32,451.51 jusqu'au 1er mars 1906.

## STATION D'ENGRAISSEMENT DES VOLAILLES.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) demande :

1. Quel a été le montant total des dépenses effectuées pour l'engraissement des volailles dans les stations suivantes : Alberton, I.P.-E.; Amherst, N.-E.; Andover, N.-B.; Bondville, Q.; Bowmanville, O.; Calgary Alta.; Chicoutimi, Q.; Eldon, I.P.-E.; Glenfinnan, I.P.-E.; Holmesville, Q.; L'Islet, Q.; La Trappe, Q.; Montague-Bridge, I.P.-E.; Morden, M.; Mount-Stewart I.P.-E.; N.-E. Margaree, N.-E.; Rogersville, N.-B.; Staford, Q.; Vernon-River, I.P.-E.; Virden, M.; territoires du Nord-Ouest (œufs) ?

2. Quel a été le montant total des recettes provenant de ces stations ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : En réponse à ces deux questions voici le tableau des recettes et des dépenses au 1er mars 1906 :

| Station. | Dépenses. | Recettes. |
|---|---|---|
| Andover, N.-B. | $ 5,677 35 | $1,960 90 |
| Alberton, I.P.-E. | 1,227 24 | 813 28 |
| Amherst, N.-E. | 2,961 41 | 1,412 68 |
| Bondville, Qué. | 11,864 25 | 3,465 70 |
| Bowmanville, Ont. | 6,173 96 | 1,358 11 |
| Chicoutimi, Qué. | 2,436 14 | 636 46 |
| Calgary, Alberta, | 359 16 | 121 65 |
| Eldon, I.P.-E. | 1,777 17 | 968 31 |
| Glenfinnan, I.P.-E. | 1,812 79 | 991 70 |
| Holmesville, Ont. | 7,797 32 | 2,295 91 |
| La Trappe, Qué. | 1,574 55 | 734 72 |
| L'Islet, Qué | 647 91 | 250 68 |
| Mount Stewart, I.P.-E. | 1,445 74 | 828 80 |
| Montague Bridge, I.P.E. | 1,194 77 | 780 30 |
| Morden, Manitoba | 181 54 | 96 96 |
| N.-East Margaree, I.P.-E. | 333 78 | 127 68 |
| Rogersville, N.-B. | 1,191 62 | 637 09 |
| Stanfold, Que. | 450 20 | 231 14 |
| Virden, Manitoba | 326 70 | 142 50 |
| Vernon Riv. Bridge, I.P.-E. | 5,300 16 | 1,872 57 |

La production des œufs dans les territoires du Nord-Ouest n'a aucun rapport avec les stations d'engraissement des volailles, mais elle est liée aux beurreries du Gouvernement et est sous la direction du commissaire de la laiterie. Il n'y a eu ni dépenses ni recettes à cet égard, car les œufs étaient recueillis par les beurriers aux différentes beurreries. Lorsqu'on avait vendu les œufs

on déduisait le coût de la perception du prix de vente que l'on remettait aux vendeurs.

JOHN McR. SELKIRK ET LE CABLE DE L'ILE PELEE.

M. CLEMENTS demande :

Quel salaire a été payé par le gouvernement à John McR. Selkirk qui a été employé à l'immersion du câble de l'île Pelée en 1905, et pendant combien de jours a-t-il été employé ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics): John McR. Selkirk a été employé à la pose du câble 30 jours en 1905, à $5 par jour, $150.

BUREAU DE POSTE DE LEAMINGTON.

M. CLEMENTS demande :

Le bureau de poste de Leamington (O.), appartient-il au gouvernement ? S'il appartient au gouvernement ou s'il est loué par lui, le gouvernement retire-t-il un loyer pour les parties de l'édifice qui ne sont pas utilisées pour le service postal ? Dans l'affirmative, à qui sont-elles louées, et quel est le montant du loyer par année ou autrement ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics): Il n'y a pas d'édifices publics à Leamington. Le directeur général des Postes m'informe que l'on paie $180 pour le loyer, le combustible et l'éclairage. Rien dans nos archives ne dit à qui appartient la maison qui est ainsi louée, ni si elle est sous-louée.

VOIE FLUVIALE DU LAC BALSAM VERS LE NORD.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Quel est le coût estimatif de l'établissement d'une voie fluviale depuis le lac Balsam vers le nord jusqu'aux lacs Bockung, Buck, Maple et autres, dans le comté de Victoria-et-Haliburton ?
2. Quelles écluses seraient nécessaires pour rendre cette voie praticable et où seraient-elles placées ?
3. Quelle est la date du rapport de l'ingénieur sur ces travaux projetés ?
4. Le Gouvernement se propose-t-il de construire ces travaux cette année ?
5. Le Gouvernement procédera-t-il à la construction du canal entre le lac Simcoe et Newmarket, cette année ?
6. Quel sera le coût total dudit canal jusqu'à Newmarket ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Une étude a été faite mais le département n'a pas encore reçu de rapport à ce sujet.
2. Même réponse qu'au n° 1.
3. Même réponse que le n° 1.
4. Non.
5. Des soumissions sont demandées présentement pour cette partie de la route depuis le débarcadère d'Holland jusqu'au lac Simcoe. On s'occupera de faire le reste aussitôt que l'ingénieur aura pu achever des plans et devis.
6. Il n'est pas sage de donner ce renseignement dans le moment.

RUPTURE DANS LE CANAL DE LA TRENT.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le gouvernement prend-il les mesures de précaution voulues afin qu'il ne devienne pas nécessaire de réduire le niveau des eaux navigables dans le comté de Victoria pour fournir de la force motrice à Peterborough pendant l'automne de 1906 et les années suivantes ?
2. Lors de la récente rupture de l'écluse du canal de la Trent, et avant cela, quelle était la profondeur de l'eau sur les seuils du canal en amont de l'écluse ?
3. A quelle date est survenu cet accident ?
4. Quand les agents du gouvernement s'en sont-ils aperçus pour la première fois ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.
2. Il n'y avait pas d'eau sur les seuils de l'écluse ; l'approvisionnement d'eau venant du chemin Northwood ayant été arrêté. Cependant à Nassau on constatait, les 24 et 25 janvier 1906, une profondeur d'eau de sept pieds qui a été la profondeur moyenne depuis le 1er juin 1905.
3. Le matin du 26 janvier 1906, une rupture se produisit dans les bords du canal au nord du chemin Northwood.
4. Le surintendant du canal a été averti à 5 heures du matin le jour où la rupture s'est produite. Lui et son inspecteur étaient sur les lieux à 6 heures. L'heure exacte à laquelle la rupture s'est produite n'est pas connue.

CHAMPS DE TIR.

M. SAM. HUGHES demande :

Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un champ de tir à Lindsay, cette année, pour l'usage du 45e régiment, " Victoria ", et des sociétés de tir ?

L'honorable sir FREDERICK W. BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : La question est à l'étude. Je puis ajouter que toute la question du choix des emplacements des champs de tir a été renvoyée à un comité de l'état-major. Le crédit annuel est petit. Le nombre de champs de tir dont nous avons besoin est très grand, et la construction en doit être répartie sur plusieurs années. La raison pour laquelle nous avons confié à un comité le soin de choisir ces emplacements est parce que nous voulons en faire le choix suivant leur importance. Je serai en position de donner plus tard à l'honorable député les renseignements dont il a besoin.

LE CREEK DE McLAREN, COMTE DE VICTORIA (O.).

M. CLEMENTS demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de compléter cet été la chaussée qui traverse le creek McLaren, comté de Victoria ?
2. Quels montants ont déjà été dépensés pour ces travaux ?
3. Quand ces montants ont-ils été dépensés ?
4. Qui a fait suspendre les travaux ?
5. Quel montant faudra-t-il pour terminer les travaux ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. L'argent qui a été voté autrefois était une contribution pour aider à construire un chemin entre Lindsay et Fenelon-Falls ; le Gouvernement ne s'est jamais engagé à compléter le chemin.
2. $1,696.61.
3. $1,308.89 pendant l'exercice de 1902-1903, et $388.61 pendant l'exercice 1903-1904.
4. Les travaux ont été arrêtés par ordre de l'ingénieur en chef.
5. Pendant l'exercice 1905-1906 on a voté une somme de $2,500 pour aider à la construction du chemin traversant le creek McClaren, mais comme la municipalité n'a fait aucun travail ni dépensé aucun argent il est impossible de dire ce qu'il faudrait pour achever les travaux, vu que ce n'est pas le Gouvernement qui les a commencés.

ENQUETE SUR LE CANAL DE LA TRENT—M. R. G. McLAUGHLIN ET D. O'CONNELL.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Quelles fonctions remplissaient R. J. McLaughlin et D. O. Connell lors de la récente enquête sur le canal de la Trent ?
2. Quels jours particuliers M. McLaughlin a-t-il été employé ?
3. Quel est le montant de son compte pour ses services ?
4. Pourquoi son compte n'a-t-il pas été payé ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. M. R. G. McLaughlin (C.R.), était engagé comme conseil par le Gouvernement.
2. Ses services devaient comprendre une période de quinze jours.
3. Le chiffre était de $1,500 et les frais en ont été taxés à $900.
4. Même réponse que le n° 3.

MOTION RELATIVE AU CABOTAGE EN CANADA.

M. A. H. CLARKE dépose une motion ainsi conçue :

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier l'acte du cabotage en Canada et de prescrire que l'Exécutif pourra déclarer que ledit acte ne s'appliquera pas à un navire de nationalité étrangère employé dans un cas d'urgence pour le transport de marchandises ou de voyageurs venant ou à destination d'aucun endroit en Canada, quand il n'y aura pas dans le moment d'autres moyens de transport.

Monsieur l'Orateur, je propose cette résolution comme mesure préliminaire au dépôt d'un bill ayant pour objet d'en assurer l'exécution, si elle est accueillie favorablement par la Chambre. Mon but est de modifier la loi concernant le cabotage, qui a été votée par cette Chambre en 1902. L'objet de cette loi est de protéger la marine marchande du Canada, mais sa rédaction et son application ont été très désastreuses pour la plus grande partie du pays, sans protéger toutefois celles qu'elle voulait protéger. L'article 3 de la loi dit :

On ne pourra pas transporter de marchandises ou de passagers par voie d'eau d'un port du Canada à un autre excepté dans les navires anglais.

L'article 6 de la même loi dit :

L'Exécutif pourra en tout temps déclarer que les dispositions précédentes du présent acte ne s'appliqueront pas aux navires ou bâtiments de pays étrangers où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage et à transporter des marchandises et des passagers d'un port ou endroit à un autre dans ce pays.

Je désire amender cette loi en ajoutant à cet article un paragraphe disant que l'Exécutif pourra arrêter ou suspendre l'effet de la présente loi dans les cas où il n'y a pas de navires ou bateaux canadiens et où par conséquent pour aider aux habitants de l'endroit à aller au marché, il est nécessaire de se servir de navires étrangers. Ce qui m'a engagé à présenter cette résolution, c'est que l'année dernière, même dans mon propre comté, à l'île Pelée, île très fertile située à environ seize milles de la terre ferme, les communications avec la terre ferme dans la meilleure saison de l'année ont été très insuffisantes, parce que les bateaux qui avaient l'habitude de voyager entre l'île Pelée et les ports du comté d'Essex avaient été détruits par le feu. On fit des efforts pour obtenir d'autres navires canadiens mais le trafic n'était pas suffisant pour justifier la dépense de l'entreprise. Vu la proximité des grands ports américains de Détroit et autres du lac Michigan, on pouvait se procurer un navire et le faire manœuvrer par un équipage canadien. On demanda au Gouvernement permission de faire cela, mais la loi était trop stricte, et seul le Parlement avait le pouvoir d'en suspendre l'application. Il en est résulté que la population n'a pas pu transporter des produits sur les marchés, ni s'y rendre elle-même, et qu'elle a été en grand danger d'être privée de ses approvisionnements d'hiver. Heureusement, le doux temps a prolongé assez la navigation et en faisant usage de bateaux remorqueurs, pêcheurs et autres, on a pu transporter les produits au marché, mais la population n'a pu se rendre sur le marché elle-même, et il est résulté une très grande perte ; la situation devint si critique que l'on commença à parler d'annexion aux Etats-Unis. Non loin de là à Sandusky les moyens de navigation sont plus grands,

et il est réellement triste que sous le Union Jack la population de ce pays soit obligée de chercher protection sous l'aigle américain. Je ne voudrais pas que dans un pays où les citoyens sont si loyaux, on fut réduit cette extrémité, et je crois que le Parlement devrait faire ses lois de telle façon qu'on ne puisse entendre aucune plainte à leur égard.

Je puis dire que la presse de l'ouest d'Ontario, sans distinction de partis politiques, condamne cette situation en des termes très vifs. A l'approche de l'hiver la population devient presque enragée lorsqu'elle n'a pas encore ses provisions et son charbon, quand il lui aurait été possible de l'avoir par bateaux si les lois du pays ne s'y étaient pas opposées. Je demanderai à la Chambre de m'aider à faire adopter cette résolution. Mon désir n'est pas du tout de venir en aide à la marine marchande des Etats-Unis. Sa conduite passée à notre égard n'est pas de nature à nous engager à prendre ses intérêts, mais puisque nous ne pouvons pas, en vertu de notre loi, avoir les services de bateaux canadiens, le Gouvernement devrait avoir le droit de fournir les moyens propres au transport des marchandises sur les marchés dont la population a besoin.

M. INGRAM : Monsieur l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée je voudrais demander à l'honorable député (M. Clarke) de nous dire si, oui ou non, les bateaux canadiens qui fréquentent les ports américains ont le droit de faire du cabotage et de transporter des passagers ou des marchandises.

M. CLARKE : On ne permet pas aux bateaux canadiens de faire du cabotage d'aucune sorte, et si nous avions les bateaux dont nous avons besoin je serais certainement disposé à appliquer la loi de la manière la plus stricte, mais lorsque les habitants d'une île ne peuvent pas transporter leurs produits sur le marché, je crois que leurs droits doivent être la considération primordiale.

M. INGRAM : C'est là une concession dont on pourrait abuser facilement, et je n'approuve pas du tout la proposition de laisser cette question à l'Exécutif. Je crois que s'il y a un trafic suffisant à ces ports pour justifier l'emploi de bateaux, nos navigateurs canadiens ont assez d'énergie et d'ambition pour s'emparer de ce trafic. Je sais que les Américains sont très chatouilleux au sujet du cabotage chez eux, et je crois que nous devrions être aussi stricts qu'eux chez nous. Pour ma part je ne suis pas en faveur de la proposition de l'honorable député.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, je n'ai aucun doute que les membres de cette Chambre se rappellent la situation particulière dans laquelle s'est trouvée l'Ile Pelée l'année dernière, situation dont mon honorable ami (M. Clarke) vient de nous parler. Cette île est une terre d'abondance ; elle est à proximité des marchés, mais il n'y avait aucun moyen pour ses habitants de transporter leurs produits à ces marchés. Voilà certainement une situation qui s'impose à l'attention du gouvernement, et j'ajouterai à celle aussi du Parlement. Je n'ai aucun doute que ces deux corps désirent venir au secours des habitants de l'île Pelée autant qu'il est possible de le faire. Mais je dois faire observer à mon honorable ami que la proposition qu'il soumet à cette Chambre, bien qu'elle pourrait remédier en partie au mal dont il a parlé, créerait en même temps un autre mal que le pays n'est pas je crois dans le moment disposé à s'imposer. Nos relations avec les Etats-Unis dans le moment sont très satisfaisantes. Nous n'avons que quelques griefs dont le nombre ira en diminuant je l'espère. Un de ces griefs est justement celui dont nous nous occupons concernant les lois du cabotage. Nous avons toujours été disposés et nous sommes encore toujours prêts à laisser les bateaux américains faire le cabotage sur nos côtes si les Etats-Unis veulent permettre à nos bateaux canadiens de faire le cabotage sur leurs propres côtes. Mais jusqu'à présent il nous a été impossible de convaincre nos voisins que cette politique était autant à leur avantage qu'au nôtre. Nous n'avons pas eu de correspondance spéciale avec les Etats-Unis à ce sujet. Mais la question ne cesse d'être agitée continuellement dans les deux pays, et les législateurs sont continuellement saisies de questions d'un caractère semblable et dont le but est d'améliorer les relations entre le Canada et les Etats-Unis au moyen de concessions mutuelles. Aujourd'hui même, en réponse à une question posée par mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) j'ai déclaré qu'en ce moment des négociations se poursuivent pour régler une question qui est depuis longtemps pendante, qui a été une source de griefs et de mécontentements, et que mon honorable ami d'Essex connaît bien. Il sait quelle misère nous avons à faire observer les lois de pêche par les pêcheurs américains sur le lac Erié pendant la période prohibée. Des négociations se poursuivent actuellement en vue de faire des règlements internationaux qui s'appliqueront à toutes les rivières ou nappes d'eau qui séparent les Etats-Unis du Canada, et je suis certain que le règlement de cette question sera d'un grand avantage, non seulement pour les pêcheurs canadiens, mais aussi pour les pêcheurs américains. Au sujet de la navigation, c'est la même chose ; nous sommes constamment en contact avec les Américains sur les grands lacs et principalement sur le fleuve Saint-Laurent où les communications entre les deux rives sont quotidiennes et continuelles. Les bateaux à certaines saisons de l'année font un service ininterrompu pendant les vingt-quatre heures de la journée. Il serait donc à l'avan-

tage non seulement du Canada mais aussi des Etats-Unis qu'il y ait échange de facilités et réciprocité dans le cabotage. Nous sommes et nous avons toujours été disposés, et nous avons plus d'une fois fait connaître à cet égard nos intentions aux autorités américaines, à établir la réciprocité en matière de cabotage. Mais jusqu'à présent nos efforts ont été vains. Nos propositions n'ont pas été accueillies favorablement, et je doute fort que les habitants de l'île Pelée en reçussent quelque avantage si nous faisions une exception en leur faveur dans ce cas-ci et si nous permettions aux bateaux américains de venir faire du cabotage chez nous. Si nous consentions à cela nous introduirions un principe qui nous empêcherait absolument d'atteindre le but que nous avons en vue et qui est d'avoir le cabotage réciproque. Conséquemment, je dois dire à mon honorable ami que le Gouvernement s'est occupé et s'occupe encore de la situation dans laquelle sont placés ses électeurs. Il a toutes mes sympathies ; je comprends ses efforts, je me rends compte de ses désirs et je sais parfaitement qu'il cherche une solution à ce problème difficile, mais si mon honorable ami veut me permettre de lui donner un avis, je lui dirai que le remède n'est pas où il le cherche.

Je le prie simplement de retirer sa motion, et je lui dirai, de mon côté que nous pensons pouvoir trouver un remède effectif au mal dont il se plaint.

M. CLARKE : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de demander la radiation de la motion.

(La motion est retirée.)

## MOTION RELATIVE AUX CHUTES D'EAU.

M. MONK (Jacques-Cartier) demande le dépôt d'un état indiquant les renseignements suivants, au sujet des chutes d'eau dont le Gouvernement est propriétaire ou dont il surveille l'exploitation :

1. La province et la localité de la province où la chute d'eau est située.
2. Un sommaire du rapport ou des rapports faits au Gouvernement sur ces chutes d'eau, (si quelque rapport a été fait) avec la date du rapport et le nom de son auteur.
3. La force susceptible de développement.
4. Si elle est louée ou aliénée en quelque manière, le nom du locataire ou de l'acquéreur, la durée et les conditions du bail ou de la vente.
5. Si elle est louée ou aliénée, indiquer si des soumissions publiques ont été demandées par voie des journaux avant la location ou la disposition de la propriété.
6. Si elle est louée ou aliénée, indiquer si le Gouvernement a cherché à avoir et a obtenu un rapport antérieurement à la disposition de la propriété, par quel fonctionnaire ce rapport a été fait au Gouvernement et la teneur de ce rapport ainsi que sa date.
7. Si elle est louée ou aliénée en quelque manière, le montant dû au Gouvernement pour le loyer ou le prix de vente et les arrérages.
8. Si elle est louée ou aliénée, indiquer si les conditions posées lors de la disposition de la propriété ont été remplies.

Monsieur l'Orateur, la motion se comprend suffisamment d'elle-même. Ce que je désire obtenir c'est réellement l'énumération de toutes les chutes d'eau relevant du Gouvernement fédéral, la nature de ces chutes, leur situation, les forces qu'elles sont susceptibles de fournir ; je désire savoir si elles ont été cédées à bail ou aliénées et à quelles conditions, et si les conditions du bail ou de la vente ont été remplies. Il est extrêmement désirable que ces renseignements soient en la possession du Parlement le plus tôt possible. Depuis quelques années on commence à croire que le Canada, loin d'être destiné à rester indéfiniment un simple pays agricole, possède des ressources naturelles et d'énormes quantités de matière première qui l'appellent à jouer un rôle important dans l'industrie manufacturière. A côté de ces richesses naturelles, il se trouve de merveilleuses chutes d'eau, non seulement dans l'Est du Canada, mais dans la Colombie-Anglaise et d'une extrémité à l'autre du pays ; et nos renseignements au sujet de ces chutes d'eau sont extrêmement vagues et incertains. Nombre de ces chutes d'eau relèvent des gouvernements provinciaux ; et il serait d'un grand intérêt que ces gouvernement fissent l'inventaire complet de ces trésors (car elles méritent bien ce nom) dont ils ont la garde. D'autre part, il est certain que le long de nos rivières navigables et flottables et de nos canaux, il se trouve de très fortes chutes d'eau relevant du Gouvernement fédéral ; et il est de la plus haute importance que les données relatives à l'étendue de ces forces hydrauliques naturelles soient présentées sous la forme facilement accessible d'un livre bleu. Depuis que j'ai donné avis de ma motion, on m'a signalé une très intéressante étude sur cette question par M. T. C. Keefer, un de nos ingénieurs les plus éminents. Dans son discours présidentiel à la Société Royale du Canada, en 1899, M. Keefer traite ce sujet, et je citerai quelques extraits de ce savant discours, en vue d'établir l'opportunité de cette motion dans l'état actuel de notre développement national. Voici ce que dit M. Keefer :

Parmi les nombreuses ressources encore imparfaitement exploitées du Canada, il n'en est peut-être pas de plus répandues ou qui promettent de plus grands résultats pour l'avenir que ses chutes d'eau incomparables. L'importance de ces chutes a été énormément augmentée, d'abord, par suite du développement de la fabrication de la pâte de bois, et de l'avènement des industries électro-chimiques et métallurgiques, dont notre pays possède la matière première ; et plus récemment encore, par les découvertes qui ont permis de transmettre la force des chutes d'eau, d'endroits éloignés et peu accessibles, aux points où le travail doit être exécuté.

La transmission électrique communique la force au point où la machine est installée, et

quand le moteur premier est l'eau, nous avons la force la plus économiquement utilisable et peut-être la réalisation la plus exacte possible de l'idée du mouvement perpétuel ; une force que l'on a constamment sous la main et qui, comme la pesanteur, se maintient sans frais et s'utilise sans retard.

Plus loin, dans le cours de cette étude intéressante, M. Keefer fait savamment le calcul de la force de nos chutes d'eau, et particulièrement de celles que l'on trouve depuis les grands lacs jusqu'à l'extrémité orientale du Labrador. Il fait un calcul fondé sur la quantité de pluie et de neige tombant annuellement, déduction faite d'un certaine proposition absorbée par la végétation ou perdue dans le sol ; et, tenant compte de la hauteur des eaux, il arrive à la conclusion que, dans cette région, on peut trouver une force d'environ 100,000 chevaux, par pied de chute. Il constate également que la force hydraulique fournie par la part revenant au Canada dans les eaux du Saint-Laurent, depuis le lac Supérieur jusqu'à Montréal serait d'à peu près 10,000,000 de chevaux. Voici un extrait de la page 11 de son discours :

Il s'est produit récemment une révolution plus grande encore qui donne aux chutes d'eau un regain d'importance, en combinant leur action avec celle de l'électricité, ce qui permet de transmettre, sur un seul fil, leur force mécanique à des ateliers éloignés de plusieurs milles.

Depuis dix ans, l'électricité à fort voltage s'est fermement établie et prend d'année en année de plus grands développements ; et l'effet a été de placer le Canada au premier rang des pays dotés de forces motrices utilisables économiquement. L'eau se trouve ainsi représentée par une force qu'on tire d'elle, mais qui est supérieure à la sienne en ce que, en quelque lieu qu'on l'installe, elle peut fournir presque autant de force motrice que l'eau elle-même, et, en outre, donner de la lumière, de la chaleur et une vitesse plus grande. De plus, elle a donné naissance à des industries qui ne sont possibles que par le moyen d'une abondance d'électricité à bon marché. Ce qui est plus important pour nous c'est que ces industries à bon marché sont celles pour lesquelles le Canada possède la matière première, mais dans l'exploitation desquelles nous ne pourrions nous engager sans le secours de la force hydraulique.

Il est plusieurs industries importantes pour lesquelles nous avons depuis quelque temps utilisé la force hydraulique,—pour lesquelles l'emploi de l'électricité n'est pas indispensable, —mais qui exigent également l'utilisation de beaucoup de force hydraulique, et qui sont susceptibles d'un développement indéfini ; mais si ces industries n'exigent pas le fort courant électrique nécessaire dans les industries électro-chimiques, elles n'en trouveront pas moins la transmission électrique d'une valeur inestimable dans bien des situations ; et la force hydraulique est également d'une valeur inappréciable pour tous en vue de la production de la lumière et de la chaleur.

Jusqu'à présent, nous avons débité notre bois d'épinette en plançons, que nous avons exportés en Europe ; et plus récemment, nous en avons fait de la pâte de bois, que nous avons exporté aux Etats-Unis ; mais, une fois transformé en papier, par le moyen de la force hydraulique, ce produit naturel rapporterait à notre pays dix fois plus d'argent qu'il n'en rapporte aujourd'hui.

Le développement des chemins de fer, combiné avec la transmission électrique, va stimuler la fabrication sur place de tous les produits du bois (y compris tous les bois durs les plus précieux) qu'il est possible de transporter économiquement. De cette manière on obtiendra la plus grand somme de main-d'œuvre sur place, la quantité la plus grande de trafic pour les chemins de fer, et nous cesserons d'être de simples bûcherons pour le bénéfice de pays étrangers.

Ces paroles de M. Keefer nous font voir que, dès 1889, il jugeait important pour nous d'obtenir les renseignements demandés dans cette motion. Il n'est pas à ma connaissance qu'il ait jamais été déposé sur le bureau de la Chambre un état complet quant à cette source de richesse naturelle. Nos industries se développent de jour en jour, les découvertes se rattachant aux installations électriques se multiplient, et il n'est pas improbable qu'on arrive, même dans le cours de notre propre existence, à tirer de la force électrique toute la lumière, toute la chaleur et toute la force motrice dont nous pouvons avoir besoin. Quelle est notre situation à cet égard ? Prenez la ville de Montréal, qui est très bien partagée, en ce qui regarde les chutes d'eau. En consultant les anciens recueils de lois, je constate que, en 1873, nous avons conféré l'existence civile à une compagnie connue sous le nom de "The Lachine Hydraulic Works", et que nous lui avons concédé des chutes d'eau d'une valeur très grande dans les rapides de Lachine. Ces concessions ont été faites gratuitement, et sans que la compagnie concessionnaire fût soumise à la moindre réglementation officielle en ce qui regarde l'utilisation des forces électriques mises à sa disposition. Un des articles de cet acte, passé en 1873, prescrit que le Gouvernement pourra en n'importe quel temps exproprier la compagnie ; mais c'est là la seule disposition ayant pour but de sauvegarder l'intérêt public ; et cette disposition n'est guère applicable aujourd'hui. Sa mise en pratique entraînerait des frais très considérables, car la compagnie primitive n'existe plus et son actif est passé aux mains d'une compagnie beaucoup plus importante, une compagnie qui a la haute main sur les installations électriques acquises de cette compagnie, aussi bien que sur celles se rattachant à d'autres emplacements dans le voisinage de Montréal. Il fut édicté par le Parlement canadien un autre statut en 1890 concédant, à une compagnie constituée par acte provincial, le droit d'utiliser des chutes d'eau d'une très grande puissance à Chambly ; et ce droit fut concédé gratuitement, sans réserve, sans condition d'aucune nature. L'installation de cette compagnie est aujourd'hui la propriété d'un syndicat plus considérable qui a virtuellement la haute main sur la fourniture de l'électricité dans la ville de Montréal.

M. MONK.

Ces concessions, ces conventions, comme bien d'autres qui ont été faites depuis, non seulement par l'ancien gouvernement mais aussi par le Gouvernement actuel, ne sont soumises à aucune restriction.

On constate que les conditions du bail ou de la vente varient dans chaque cas, et il est très rare qu'on trouve dans ces contrats de vente des stipulations destinées à protéger le public. Mais il nous reste dans le voisinage de Montréal,—qui est notre ville de commerce la plus considérable, en même temps qu'un très grand centre de fabrication,—des chutes d'eau considérables encore inexploitées, à proximité des rapides de Lachine. Ces chutes d'eau considérables relèvent du Gouvernement fédéral. Plus haut sur le cours du Saint-Laurent il existe également de fortes cataractes dans les comtés de Beauharnois et de Soulanges. Quelques-unes de ces chutes ont été utilisées ; mais il reste un très grand volume d'eau inutilisé et dont la force électrique pourrait être transmise à la ville de Montréal par le moyen des découvertes et inventions électriques modernes. Il se trouve également, le long de la rivière Ottawa, en arrière de l'île de Montréal des forces hydrauliques très considérables qui sont inutilisées. Les travaux de relevé du canal de la baie Georgienne embrassent une partie de ces chutes d'eau, au nord de l'île de Montréal ; et je crois que, comme résultat de ces travaux d'exploration, les ingénieurs sont d'avis qu'il serait plus avantageux de faire passer le canal de la baie Georgienne, à partir du lac des Deux-Montagnes, par la rivière des Prairies, plutôt que par le lac Saint-Louis en utilisant le canal de Lachine agrandi et amélioré. Que ce tracé soit adopté ou non, ces pouvoirs hydraliques en arrière de l'île de Montréal, à mesure qu'ils seront exploités grâce à la canalisation de cette rivière, représenteront une valeur considérable à l'actif du Gouvernement et à celui de la grande métropole. Il se trouve d'autres chutes d'eau considérables relevant du Gouvernement dans un rayon de soixante-quinze ou cent milles de Montréal. Il s'en trouve à Carillon et à Grenville, et sur tout le cours de la rivière Ottawa. Dans ces circonstances, je crois qu'il serait extrêmement intéressant pour nous de savoir quelle est la valeur et la nature de cette source de revenu pour notre pays. Une fois renseignés à cet égard, nous adopterions, sans doute des mesures législatives tendant à empêcher l'aliénation à l'avenir de ces biens considérables, si ce n'est à des conditions très prudemment formulées dans le but de sauvegarder l'intérêt public. Il existe à n'en pas douter un courant d'opinion très fort en faveur de la municipalisation et de la nationalisation des services d'intérêt public. A mon avis, cette doctrine finira par l'emporter tôt ou tard ; mais quoi qu'il en soit de ces prévisions, il est incontestable que nous devons administrer avec le plus grand soin les chutes d'eau qui sont en notre possession, et ne pas les aliéner, si ce n'est à des conditions sauvegardant les intérêts publics. Le Gouvernement rendra un grand service au pays en considérant attentivement cette motion et en fournissant en réponse le plus de renseignements possible. Bien entendu, la réponse à cette motion, même si elle est faite avec attention et exactitude, sera loin de nous indiquer toutes les chutes d'eau que l'on trouve dans l'Amérique britannique du Nord. Sans cesse de nouvelles découvertes viennent augmenter le nombre de celles que nous connaissons. Je ne m'attends pas davantage à ce que l'on indique exactement la force qu'il est possible d'utiliser à chaque endroit. Mais nous pouvons nous attendre à ce qu'on nous fournisse tous les renseignements qui sont en la possession du département, afin que nous sachions aussi exactement que possible ce que nous possédons actuellement en fait de forces hydrauliques. Beaucoup de nos chutes d'eau ont été aliénées. Quelques-unes ont été aliénées par des gouvernements antérieurs, et d'autres l'ont été par le Gouvernement actuel. De cette manière des particuliers ont acquis, par bail ou autrement des chutes d'eau d'une valeur très grande, sans autre obligation que celle très générale de les améliorer. Cette obligation, les concessionnaires ne l'ont pas remplie dans bien des cas, mais attendent l'occasion de revendre à grand bénéfice. Je crois que tous ces baux, toutes ces aliénations devraient être révoqués le plus rapidement possible et qu'à l'avenir nos chutes d'eau ne devraient être aliénées qu'avec le plus grand soin et après qu'une étude sérieuse de la question nous aura mis à même d'édicter une mesure entourant ces aliénations de telle garanties qu'elles ne pourront être faites à l'encontre de l'intérêt public.

M. HENRI BOURASSA (Labelle): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux que l'honorable député ait soulevé en cette enceinte une question d'une telle importance. Voilà déjà quelques années que j'en fais une étude spéciale,plus particulièrement, il est vrai, en ce qui regarde les chutes d'eau relevant du gouvernement provincial ; mais le principe est le même dans les deux cas.

Nous ne sommes à mon avis qu'au début d'une nouvelle ère dans l'exploitation des forces hydrauliques naturelles. Sans doute, depuis des années et depuis des siècles, on a utilisé les chutes d'eau comme force motrice des industries d'un caractère local.

Mais ce n'est que récemment que l'on a commencé à se rendre compte de la valeur de ces pouvoirs d'eau au point de vue national ; et je crois que dans la préparation d'un travail de cette nature, le ministère ferait bien de mettre à l'étude le travail exécuté en Europe par plusieurs des états les plus civilisés et les plus avancés. J'ai pris connaissance dans une certaine mesure de l'énorme travail effectué par le gouvernement français à cet égard. Ce gouverne-

ment n'a pas craint d'obérer le budget de la France de sommes énormes dans le but de racheter de particuliers des chutes d'eau aliénées nombre d'années auparavant, ou qui même se rattachaient à des propriétés privées; et cela afin d'assurer à la grande industrie, aux services publics, à la traction électrique, une source de revenu que lui-même décrit comme étant actuellement d'une valeur incalculable. Il me semble que l'honorable député préopinant (M. Monk) aurait dû demander davantage, et donner à notre Gouvernement l'occasion de rendre à quelques-unes de nos provinces un véritable service, qui leur aurait été d'une plus grande utilité peut-être que les sommes d'argent que les unes après les autres, elle se sont mises à solliciter du gouvernement fédéral ces années dernières. De la même manière que notre Gouvernement a sous sa direction le service géologique pour le Canada tout entier, service qui permet aux gouvernements des diverses provinces de se renseigner plus complètement sur leurs richesses minières, grâce au travail énergique exécuté par le personnel de ce service, de même le relevé de nos richesses hydrographiques devrait être à la charge du Gouvernement fédéral. Car bien qu'une grande partie, que la plus grande partie même, de ces eaux soit la propriété de gouvernements provinciaux, il y a là une source de richesse pour l'ensemble de la population du Canada, une source de revenu pour le gouvernement canadien, grâce au développement du commerce et de l'industrie qui s'y rattachent; et d'autre part, il serait d'un grand avantage pour les capitalistes étrangers, pour les ingénieurs étrangers de connaître exactement les ressources du Canada en matière de chutes d'eau. L'inventaire que demande l'honorable préopinant (M. Monk) ne saurait être qu'une énumération incomplète, car elle ne comprendra que celles de ces chutes qui sont la propriété du Gouvernement fédéral. Sans doute, s'il fallait que le Gouvernement fédéral entreprît de faire la liste complète de toutes les chutes d'eau qui se trouvent au Canada, il faudrait des années pour mener à bien une telle besogne. Mais faite d'une manière méthodique et qui mettrait les intéressés à même de savoir où se trouvent les chutes d'eau relevant du gouvernement provincial et celles appartenant à des particuliers, une telle liste indiquerait sûrement aux personnes désireuses de s'engager dans des entreprises industrielles, quelque part au Canada, les endroits où il leur serait possible de s'assurer la force hydraulique nécessaire à l'exploitation de ces industries.

Si le Gouvernement veut mettre cette question à l'étude comme,—j'en ai la certitude,—il est disposé à le faire, il me semble qu'il devrait élargir le cadre de la motion et créer un service hydrographique permanent pour le Canada tout entier. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et quelques-uns de ses collègues, ainsi que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), ont pris un intérêt très vif au congrès d'industrie forestière tenu récemment en cette ville. A mon avis, ils méritent pour cela des éloges, et cette question des relevés hydrographiques est en rapport étroit avec celle des forêts. Chacun sait que la conservation de nos forêts, et plus particulièrement le reboisement, sont des questions qui ne sauraient être séparées de celle de la protection de nos plateaux forestiers, de nos lacs, de nos rivières et de nos chutes d'eau. Et il est parfaitement inutile de chercher à résoudre le problème de la protection de nos plateaux si nous n'utilisons pas les relevés faits à cette occasion pour nous rendre compte de la puissance de nos chutes d'eau. Comme chacun le sait la protection des cours d'eau dépend dans une grande mesure de la construction de digues, de barrages traversant ces courants, les chutes ou les cataractes. En même temps que l'on ferait le relevé de nos richesses forestières, on pourrait faire celui de nos forces hydrauliques naturelles, et pour la même dépense on obtiendrait double résultats. J'approuve entièrement les observations de l'honorable député (M. Monk), et j'espère que le Gouvernement donnera à la question la sérieuse considération qu'elle mérite, de manière à porter à l'attention du peuple ces énormes ressources naturelles que nous possédons au Canada et d'où dépendent de nombreux services publics. Comme l'a fait observer l'honorable député préopinant (M. Monk), il est certain que, à tort ou à raison on est porté de nos jours à favoriser la main-mise de l'Etat ou des municipalités sur l'exploitation des services d'intérêt public ; et comme les chutes d'eau fournissent la force nécessaire à l'exploitation de plusieurs services publics dans les grandes villes et fournirait probablement avant bien des années la force motrice d'un grand nombre de nos chemins de fer, nous devrions, semble-t-il, éviter de commettre la faute dans laquelle nous sommes tombés en ce qui regarde plusieurs industries, et plus particulièrement en ce qui regarde l'exploitation de plusieurs services publics : il ne faudrait pas permettre à des particuliers ou à des compagnies de s'emparer d'une telle source de revenu public ; mais nous devrions prendre des mesures pour en réserver l'exploitation à l'ensemble du peuple canadien.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je partage l'opinion des deux honorables députés préopinants. Je crois que la plus grande source de richesse aujourd'hui se trouve dans les chutes de notre pays, et en conséquence il me semble que le temps est arrivé de formuler à leur égard un programme d'action nationale. Dans beaucoup de parties de notre pays, nous manquons de charbon, nous n'avons pas de houille ; mais dans l'Ontario et dans tout l'ouest, comme dans la province de Québec nous avons d'immenses

forces hydrauliques naturelles, et l'on a donné aux chutes d'eau le nom de houille blanche, par opposition à la houille noire qui est le charbon. Je suis fermement d'avis qu'il serait opportun de faire un effort en vue de recouvrer la propriété de ces chutes d'eau concédées autrefois.

Dans l'Ontario, on a constaté que la plus grande partie de la force hydraulique fournie par la chute du Niagara a été aliénée sans protection efficace des droits du public à cet égard. Prenez, par exemple, le cas de la ville de Hamilton. Il a surgi dans cette ville une difficulté au sujet des tramways. Le service actuel est très défectueux, et les compagnies prétendent qu'elles sont hors d'état de donner un meilleur service. Une des raisons qu'elles en donnent c'est que la compagnie dite "The Cataract Power Company" exige un prix trop élevé pour la fourniture de la force nécessaire à la traction des voitures. Cette compagnie produit la force motrice aux termes d'une concession qui lui a été accordée par le gouvernement fédéral pour l'utilisation des eaux du canal de Welland. Je suis donc d'accord avec l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), quand il soutient qu'il ne devrait être accordé aucune concession de chutes d'eau, particulièrement à une compagnie, sans réserver au Gouvernement le droit de réglementer les prix exigés pour la fourniture de la force. Dans bien des cas, nous avons concédé gratuitement le droit de produire la force, et nous ne nous sommes réservé aucun contrôle. Il est vrai que les chartes accordées par la province d'Ontario en ce qui regarde la chute de Niagara contiennent une stipulation réservant au gouvernement un certain contrôle. Mais en pratique, en ce qui regarde la ville de Toronto, bien qu'un bénéfice puisse être réalisé sur la production de la force à la chute de Niagara au prix de $12 par cheval par année, il est probable que la compagnie exigera de $50 à $60 par cheval, simplement parce que les termes de la concession n'assurent pas au public une protection suffisante. On s'agite beaucoup dans l'Ontario en vue de recouvrer la possession de ces chutes, pour le bénéfice de la province, qui se chargerait de produire la force et la distribuer aux consommateurs. Si cela se produisait, la grande force du Niagara pourrait être utilisée dans toute la province de l'Ontario pour un prix qui n'atteindrait pas $20 par cheval par année. Je crois même que la force du Niagara pourrait être distribuée dans tout l'Ontario pour moins de $17 par cheval par année, et encore en mettant les journées de vingt-quatre heures. Je suis persuadé également que la force électrique sera à bref délai la servante de l'agriculture. Rien ne contribuera autant au progrès de l'agriculture canadienne qu'une distribution illimitée de force dans toute l'étendue du pays. Je crois qu'il serait possible de fournir l'éclairage à des conditions économiques à toutes les fermes de l'Ontario au moyen de la force engendrée par la chute de Niagara, par la rivière Ottawa et par quelques affluents de la baie Georgienne. Pour atteindre ce résultat, il faudrait que le travail fût fait sur une grande échelle, fut exécuté par l'Etat et la distribution faite par les municipalités.

Il est donc du devoir du Gouvernement de veiller à ce qu'il ne s'accorde plus de ces concessions, ou s'il s'en accorde, que les conditions soient telles que le Gouvernement soit à même en tout temps de recouvrer pleine possession, et puisse entretemps, régler les prix à payer pour la fourniture de la force. Il se forme actuellement de grands syndicats en vue de l'exploitation de ces chutes d'eau. A Niagara, il se forme une de ces compagnies avec un capital de plusieurs millions. Il a été émis des obligations pour un peu moins de $600,000, et le produit de ces obligations sera appliqué à la construction des travaux. Mais il a été distribué pour $6,000,000 d'actions parmi les lanceurs de l'entreprise, et ils ont résolu qu'à l'avenir et pour toujours le public canadien leur paiera, 10, 12 ou 20 pour 100 sur cette forte émission.

Voici maintenant un autre aspect de la question. Nous avons laissé ces compagnies mettre la main sur ces concessions ; et elles se proposent maintenant d'utiliser la force motrice du Niagara pour le remorquage des trains de chemin de fer sur la rive américaine. Je crois qu'au moins deux de ces grandes installations pour la production de la force motrice à Niagara veulent que cette force soit utilisée pour la manutention des marchandises sur les réseaux du New-York Central et de Pensylvanie. Il ne faudrait pas permettre qu'il fût utilisé pour un seul cheval de force en dehors du Canada, si nous pouvons en tirer parti chez nous pour notre propre commerce. Si c'est là la grande force motrice de l'avenir,—et je le crois, les grands réseaux de Vanderbilt et de la Pensylvanie se disposent à utiliser la force électrique au lieu de la vapeur,—notre loi devrait prescrire que pas une parcelle de cette force produite au Canada ne servira à remorquer les trains des Etats-Unis, tant qu'elle pourra être utilisée,—et je crois qu'elle le peut,—pour la traction sur les chemins de fer de notre pays. Dans ce but, j'ai déjà prêché dans cette Chambre,—et mes collègues verront que la question va revenir sur le tapis avec un regain de vigueur,—qu'il devrait être établi un droit d'exportation sur la force passant du Canada à l'étranger tant que notre population n'aura pas été mise à même de l'utiliser. Tout le long de la frontière, cette question s'agite. On entend dire que la chute est dépouillée de tout caractère pittoresque par suite des constructions qu'élèvent ces concessionnaires. Je crois que cette question mérite bien que le Gouvernement s'en occupe.

Mais la grande question est celle de la

production de la force. Au sujet de la production de la force le long de la rivière de Niagara, les ingénieurs qui ont le plus récemment étudié la question ont fait observer qu'il pourrait probablement être développée une somme de force aussi considérable aux rapides situés en aval de la chute qu'il en est développé par la chute elle-même. On constatera, je pense, que c'est exact. Cela veut dire qu'il est possible de conserver à la chute de Niagara son aspect pittoresque et qu'on sera en mesure de produire tout autant de force que si l'eau qui passe maintenant au-dessus des chutes s'écoulait par des canaux souterrains. C'est encore là une question que le Gouvernement pourra mettre à l'étude. J'espère que l'état que nous allons recevoir sera aussi complet que le demande l'honorable député de Jacques-Cartier ; et même que le voudrait l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) ; nous serons ainsi bientôt en possession d'un inventaire des chutes d'eau possédées par notre pays. J'espère que l'honorable M. Whitney, actuellement premier ministre de la province d'Ontario, trouvera quelque moyen de recouvrer les trois grandes concessions qui ont été faites à la chute de Niagara ; qu'il sera prêt à payer le plein prix des installations qu'on y a faites, plus une somme raisonnable représentant l'intérêt ; qu'il prendra possession de la chute d'eau et en distribuera la force aux municipalités qui, à leur tour, la distribueront au prix coûtant aux particuliers établis sur leur territoire. Qu'on le fasse, et l'Ontario se trouvera,—la province de Québec, si elle le veut, se trouvera également,—en possession d'une source de revenu plus considérable et d'une plus grande utilité qu'aucune de celles dont ces provinces jouissent actuellement. Car la merveille,—je dirai la merveille incomparable,—en tout ceci, c'est que la force est fournie sans frais à l'extrémité d'un fil, en quelque lieu que vous puissiez désirer. Quant à la houille, il faut en faire l'extraction, il faut la tirer des entrailles de la terre ; il faut la charger sur des trains et la remorquer à de grandes distances ; il faut l'amener à la surface, la charrier sur les lieux et la jeter dans la fournaise. Puis il faut enlever les cendres, et c'est encore un nouveau travail. Mais la force électrique produite par une chute d'eau se livre d'elle-même, gratuitement, à des centaines de milles de distance, à l'extrémité d'un fil. Dès lors, c'est bien la plus grande source de richesse qu'il soit donnée à aucun pays de posséder ; et la distribution de cette force merveilleuse, à l'extrémité d'un fil, dans les conditions les moins coûteuses qu'il soit possible, est un de ces problèmes que tous les gouvernements du monde ont à résoudre aujourd'hui. Mais ce problème s'impose d'une manière toute particulière à l'attention du gouvernement canadien et de nos divers gouvernements provinciaux. Je dis donc que le temps est venu pour le Gouvernement de déclarer que ces chutes d'eau sont pour l'utilité de toute la population ; l'utilisation et la distribution de la force qu'elles fournissent est un des problèmes dont la solution, par les pouvoirs publics, est la plus pressante. C'est pourquoi je forme l'espoir que tous ceux qui prennent part au gouvernement du Canada ou d'aucune de ses provinces, sans distinction de parti, se rendront compte particulièrement que le Canada, de tous les pays à la surface du globe, est le mieux pourvu de chutes d'eau. Je compte que le Gouvernement envisagera cette question dans un esprit large et se tracera un nouveau programme d'action en vue du développement et de la distribution de la force électrique.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne vois aucune objection à ce que la motion de l'honorable député (M. Monk) soit adoptée. Tous les renseignements que nous possédons sur cette importante question seront réunis avec toute la célérité possible et communiqués à la Chambre. Je ne sais trop dans quelle mesure nous pourrons satisfaire la curiosité très légitime de la Chambre à cet égard. Nous avons un très grand nombre de chutes d'eau qui ont été mises en exploitation et nous en avons un plus grand nombre encore qui ont été cédées à bail, mais qui n'ont pas encore été exploitées. Dans le cours du printemps dernier, le Gouvernement commença une enquête dans le but de se renseigner sur ces deux points, savoir, quelles sont les chutes d'eau qui ont été mises en exploitation et quelles sont celles qui ont été simplement cédées à bail. Nous voulions en même temps nous procurer toutes les autres données nécessaires avant de formuler un programme d'action à cet égard. Il est certain que le Canada, comme l'a déclaré l'honorable député de York-est possède de plus grandes ressources de cette nature qu'aucun autre pays du monde. Il se trouve probablement plus d'eau sur cette partie du globe comprise entre le Saint-Laurent, la baie d'Hudson, le littoral du Labrador, le lac des Bois et le lac Winnipeg, que sur aucune autre surface de la terre d'égale étendue. Le fait est que notre pays est tout parsemé de chutes d'eau. L'eau a toujours été une source bien connue de force manufacturière ; mais nous ne nous étions jamais rendu compte pleinement de sa valeur. Ce n'est qu'à la suite des découvertes qui ont été faites en électricité, que nous avons commencé à comprendre l'énorme étendue des richesses que nous possédons à cet égard. Nos pères, tout en faisant fonctionner leurs moulins à farine, leurs scieries et autres usines par le moyen de la force hydraulique, ne soupçonnaient pas quelle somme de force passait sur les roues ; même à l'heure qu'il est c'est à peine si nous en avons une idée.

Je ne suis peut-être pas prêt à accepter tout ce qu'a dit l'honorable député de York-

est. En ces matières, il est beaucoup plus osé que je ne le suis. Il voudrait tout nationaliser, même les chutes d'eau. Je me demande s'il nous laisserait un peu d'eau à boire. S'il avait ses coudées franches, il nous forcerait à nous adresser à l'Etat chaque fois qu'il nous faudrait un verre d'eau. Mais il est un point sur lequel je suis d'accord avec lui : c'est que, quelle que soit la ligne de conduite que nous adoptions,—et je ne suis pas prêt à dire ce qu'elle sera,—quelle que soit la manière dont nous concéderons ces chutes d'eau relevant du pouvoir central, nous devrons, à mon avis, réglementer les prix de la fourniture de la force aux consommateurs, et par là protéger le public autant que possible. Mais l'honorable député va beaucoup plus loin. Il voudrait que le Gouvernement construisit tous les chemins de fer, mît en exploitation toutes les chutes d'eau et les remît aux municipalités, qui, à leur tour, feraient la distribution de la force aux consommateurs. Je ne suis pas prêt à m'avancer autant. Mais je reconnaîtrai volontiers avec lui que nous devrions avoir en vue avant tout de protéger le consommateur, et que toutes les mesures législatives que nous adopterons à l'avenir devraient contenir une disposition réservant au Gouvernement le droit de réglementer les prix auxquels la force sera fournie aux consommateurs. Toutes les chutes d'eau n'ont pas une égale valeur, et il est impossible de les vendre au même prix. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a déclaré que, sous l'empire du système actuel—si toutefois c'est un système—certaines chutes d'eau sont vendues à tel prix, tandis que d'autres le sont à tel autre prix. Il en sera toujours ainsi, je pense, car la valeur des chutes d'eau varie beaucoup de l'une à l'autre. Par exemple, la situation géographique est un élément qu'on ne saurait perdre de vue dans la circonstance.

Une chute d'eau située dans le voisinage de la ville de Montréal a dès aujourd'hui et aura à l'avenir, une valeur beaucoup plus grande qu'une chute d'eau éloignée de deux ou trois cents milles. L'honorable député de York-est semble oublier que ce n'est pas déjà chose si facile de faire la distribution de la force qui nous arrive à l'extrémité d'un long fil. Mais tout dépend des frais de production, de la situation géographique de la chute ainsi exploitée. La force qui nous arrive à l'extrémité d'un fil éloigné d'un mille ou à peu près de la chute n'a pas du tout la même valeur que celle qui a été transmise de plusieurs centaines de milles de distance. Il n'y a aucune similitude entre les deux cas. Ce sont toutes là des circonstances à considérer. L'étude de cette question est dans son enfance et nous n'y avons pas encore donné suffisamment d'attention. Jusqu'à présent, à mon avis, nous avons disposé de ces chutes d'eau beaucoup trop à la légère, aussi bien du temps de l'ancien gouvernement que sous le régime actuel ; et cela, pour la raison très simple, que nous ne soupçonnions pas quelle était la valeur des concessions ainsi faites. Ce n'est que depuis quelques années que nous commençons à en apprécier la valeur; et il est grand temps que nous mettions cette question sérieusement à l'étude, afin d'arriver à formuler un programme que le Gouvernement soumettra au pays.

L'honorable M. JOHN HAGGART : Le sujet dont la Chambre s'occupe en ce moment est assurément d'un grand intérêt. Mais, à mon avis, le point le plus important est celui-ci : quelle est notre juridiction en la matière ? Il y a quelques années j'indiquai à la Chambre dans quel sens se ferait probablement le progrès des chemins de fer dans notre pays ; et je prophétisai que tous les chemins de fer de cette partie-ci du Canada adopteraient l'électricité pour forcemotrice. Il y a dix ans à peu près, quand M. Booth inaugura le chemin de fer du Canada-Atlantique, il se proposait d'utiliser l'électricité. Je vois que le gouvernement de l'Ontario se propose d'actionner les trains de sa nouvelle ligne au moyen de l'électricité. Il est certain que, par suite de l'abondance des pluies sur notre territoire, nous possédons des chutes d'eau en plus grande abondance qu'aucun autre pays. Il y a là pour notre pays une source de richesse encore plus considérable que nos immenses houillères. Nous avons des sources de force motrice d'une exploitation plus économique que celles d'aucun autre pays. Nous sommes à même de nous en servir pour la réduction des minerais, comme semblent l'établir clairement les expériences faites par notre bureau géologique au Saut Sainte-Marie. On a prouvé que l'électricité pouvait être utilisée en vue de l'extraction des metaux de leur gangue.

Mais voici la question qui se pose: quelles sont nos attributions à cet égard ?

Quel droit avons-nous de décréter des lois sur les chutes d'eau des provincese d'Ontario ou de Québec ? Je me demande si notre juridiction s'étend sur les chutes d'eau du Saint-Laurent. Si ma mémoire est fidèle, les autorités de l'Ontario prétendent avoir la haute-main sur celles qui se trouvent dans les limites de cette province. Nous n'avons même pas juridiction sur la rivière des Outaouais qui sépare l'Ontario de la province de Québec ; elle appartient aux deux provinces limitrophes. Quels sont donc nos pouvoirs ? Nos pouvoirs s'étendent sur certaines forces hydrauliques que nous avons créées nous-mêmes en creusant des canaux en différentes parties du pays. A peine la moitié des eaux du Canada tombe sous notre contrôle ; le canal Welland ne nous en fournit guère maintenant. Toute cette question de la conservation de nos chutes d'eau, de leur municipalisation, de leur réglementation, dépend des autorités provinciales ; il ne nous

appartient pas de faire des règlements ni de décréter des lois à ce sujet. Néanmoins, la question est intéressante. Sa discussion même offre de l'intérêt et, d'accord avec les représentants de Jacques-Cartier (M. Monk) et de Labelle (M. Bourassa), je crois que nos chutes d'eau sont des sources de richesse plus grandes que celles de n'importe quel autre pays agricole de même superficie et, présentement du moins, des moyens moins coûteux de produire la force motrice et l'éclairage. A mon avis, la science de l'électricité fera bientôt de si grands progrès que le commerce pourra convertir ce fluide en chaleur. Si cette éventualité se réalise, nos chutes d'eau deviendront, ainsi que le premier ministre l'a dit, des sources de richesse plus grandes que celles de tout autre pays de même étendue dans n'importe quelle partie de l'univers.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : En prenant la parole pour appuyer la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), je désire interroger le ministère sur la nature du marché conclu avec la province d'Ontario lorsqu'il a pris dernièrement sous sa juridiction les sources d'eau qui alimentent le canal de la Trent dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. J'apprends que le ministère s'est dernièrement fait céder par la province d'Ontario le contrôle des eaux qui alimentent le canal de la Trent dans le comté de Victoria, et qu'il se propose de construire des barrages pour retenir les eaux dans des réservoirs dans toute cette région et dans les parties reculées de ce comté. Les autorités fédérales auront-elles la libre disposition de l'énergie électrique que les chutes d'eau pourront produire ou ces chutes d'eau deviendront-elles l'apanage du gouvernement de l'Ontario ?

M. HYMAN : Cette question n'est pas du ressort du ministère des Travaux publics, mais du ministère des Chemins de fer. J'ignore si le marché dont parle l'honorable député (M. Sam. Hughes) a été conclu. Des négociations ont eu lieu pendant quelque temps entre les autorités de l'Ontario et le gouvernement fédéral au sujet de la cession de certains barrages construits dans le canal de la Trent. En premier lieu, ces barrages ont été érigés afin de favoriser le commerce du bois marchand. Ils ne servent plus, pour ainsi dire, à cette fin, et on a proposé d'en utiliser plusieurs afin de créer des réservoirs pour l'alimentation du canal de la Trent. Je crois que la province a demandé au gouvernement fédéral de prendre possession de ces barrages. Je ne saurais dire si le marché a été conclu, mais je suis certain que le cabinet consentira volontiers à faire connaître à la Chambre le détail de cette affaire.

M. R. L. BORDEN : Que la juridiction appartienne au Parlement fédéral ou aux législatures provinciales, nous devons nous montrer reconnaissants envers le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) qui a mis cette question sur le tapis. En ce qui a trait aux gisements houillers, il est une observation que j'entends relever. On a dit qu'il y avait une différence entre la facilité de transmettre la force motrice produite par la houille et la facilité de transmettre celle que développe les eaux. Un fil conducteur transmet aussi aisément l'une que l'autre et il n'y a pas de différence sous ce rapport, bien que l'honorable député de York-sud (M. Maclean) ait laissé entendre qu'il y avait une distinction à faire.

M. W. F. MACLEAN : Non.

M. R. L. BORDEN : Quant aux réflexions tombées des lèvres du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), je n'ai pas bien compris si une commission d'enquête avait été nommée.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, relativement aux baux.

M. R. L. BORDEN : Le rapport a-t-il été communiqué au Parlement?

Sir WILFRID LAURIER : Il sera déposé dès que nous l'aurons reçu.

M. R. L. BORDEN : Vous ne l'avez pas reçu?

Sir WILFRID LAURIER : Nous l'avons peut-être reçu ; je n'en sais rien.

M. R. L. BORDEN : J'ai une question à poser relativement aux chutes d'eau qui tombent sous la juridiction du Gouvernement fédéral. Voici : les autorités sont-elles disposées à réaliser les projets qu'on leur prête et à utiliser ces chutes de manière à produire la force motrice dans l'intérêt des municipalités et, par l'entremise de celles-ci, des particuliers. Tous doivent s'accorder à dire que les baux de ces chutes d'eau devraient stipuler une durée et des conditions qui empêchent les compagnies paticulières d'obtenir une part injuste du surcroît de valeur. Si vous accordez à une compagnie, pour des fins de spéculation, un bail à long terme d'une chute d'eau faisant partie du domaine de l'Etat, une chose arrivera infailliblement. D'abord, il est très probable que cette chute d'eau sera longtemps inexploitée. Il n'y aura pas de concurrence. De plus, si le bail est à long terme et si le loyer est peu élevé, lorsque la chute d'eau sera exploitée, le public qui s'en servira par l'intermédiaire de la compagnie sera soumis à toutes sortes de désavantages. Je conseillerais de n'avoir que des baux d'une courte durée ou de stipuler qu'à l'expiration de cinq ou dix ans, l'Etat aura le privilège d'augmenter le loyer. C'est à peu près la ligne de conduite qu'a suivie le gouvernement de la Nouvelle-Ecose relativement aux baux des bassins houillers mais je ne suis pas certain qu'il ait appliqué la même règle aux baux des anciens charbonnages. Je crois que non. L'honorable député de Cap-Breton laisse entendre qu'il l'a appliquée. Tant mieux, l'exemple

n'en a que plus de force. La règle s'applique certainement aux baux des terrains houillers. La durée des baux est de vingt ans et ils peuvent être renouvelés quatre fois ; du moins, ils contenaient ces stipulations la dernière fois que je les ai examinés. La durée des baux est de vingt ans, mais à l'expiration de chaque période, le Gouvernement a le privilège d'augmenter les loyers ou les droits régaliens. Quand il s'agit de choses d'utilité publique, je préférerais un bail d'une moindre durée. Il est indispensable que la durée du bail soit moins longue ou, lorsque le bail est à long terme, que le Gouvernement puisse à des époques plus rapprochées augmenter le loyer. De cette manière, le public, grâce aux arrangments conclus entre la compagnie et l'Etat ou à l'augmentation des loyers des chutes d'eau, profiterait de la valeur de des chutes d'eau, profiterait du surplus de la valeur de ces chutes, causé de temps à autre par les progrès de l'industrie ou par le développement de la force morice. La Chambre, je le répète, doit être reconnaissante envers le représentant de Jacques-Cartier qui a mis cette question sur le tapis.

L'honorable M. C. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Quant à moi, j'approuve cordialement la proposition dont l'honorable député de Jacques-Cartier a saisi la Chambre. Les provinces et le gouvernement fédéral ont fait si peu de cas de la valeur de ces chutes d'eau que, ainsi que le disait le représentant de Lanark (M. Haggar), nous sommes encore à nous demander qui a juridiction sur elles. Je citerai comme exemple les chutes de la Chaudière situées à une faible distance d'Ottawa. De ce côté-ci de la rivière, les autorités fédérales exercent leur juridiction sur la Chaudière parce qu'il y a quelques années le gouvernement de l'Ontario leur a cédé ses droits; mais du côté de la province de Québec, les chutes sont exploitées sous l'empire des lois provinciales en vertu d'une vente de terrain faite par le gouvernement de la province. Les autorités fédérales ont étudié la question de juridiction, mais cette question est compliquée et je ne suis pas prêt à dire ce que le gouvernement fédéral se propose de faire et je me contenterai de déclarer qu'il se rend parfaitement compte de l'importance du problème à résoudre. La commission du régime des eaux limitrophes s'est occupée de cette question en tant qu'elle a trait à la rivière Niagara, et la Chambre possède les renseignements les plus complets sur les raisons qui nous ont engagé à créer cette commission et sur la portée des travaux de cette dernière. J'espère que cette commission internationale pourra soumettre à ce gouvernement et aux autorités américaines des conclusions qui serviront de base à une convention qu'un traité ratifiera et que le Canada et les Etats-Unis approuveront. Le parlement fédéral, ainsi que la législature de l'Ontario, a permis de produire de la force motrice aux chutes Niagara. Les privilèges qu'il a accordés ont trait à la force motrice que peut engendrer les ouvrages du gouvernement fédéral et on a toujours reconnu que celui-ci avait la libre disposition de cette puissance hydraulique. Je ne crains pas de dire que le droit que réclame le gouvernement de l'Ontario d'accorder la permission d'utiliser les eaux de Niagara peut à bon droit être révoqué en doute.

M. W. F. MACLEAN : Très bien ! très bien !

M. HYMAN : Toutefois, je ne suis pas prêt à dire que le moment est bien choisi pour agiter cette question. L'honorable député de York (M. Maclean) a fait allusion à l'exportation aux Etats-Unis de la force motrice produite au Canada. Il est incontestable que le gouvernement du Canada a juridiction en cette matière.

M. W. F. MACLEAN : Et quant au tarif?

M. HYMAN : J'aborderai cette question dans un instant.

Il est incontestable que le gouvernement fédéral a pleine et entière juridiction en ce qui a trait à l'exportation de la force motrice.

La situation est très embarrassante pour cette raison-ci. Le Gouvernement a permis de produire une force de plusieurs chevaux-vapeur du côté canadien des chutes Niagara et, s'il interdisait l'exportation d'une force équivalant à un seul cheval-vapeur, il pourrait aujourd'hui nuire grandement à cette industrie, en supposant que la population de ce côté-ci des chutes ne serait pas prête à utiliser cette force motrice. Je puis dire que le Gouvernement se propose d'établir, relativement à l'exportation de la force motrice, une règle qui lui assurera à jamais la libre disposition des forces hydrauliques, en supposant toujours que nos progrès soient tels que nous ayons besoin de toute cette force motrice au Canada.

On nous a déjà demandé la permission de poser un fil de fer en travers de la rivière Niagara afin de transmettre cette force motrice aux Etats-Unis. Pour les raisons que j'ai énumérées, il ne serait pas sage de la part du Gouvernement de dire : Vous ne transmettrez pas l'énergie électrique aux Etats-Unis. Mais le Gouvernement se propose de déclarer tout d'abord qu'il pourra au premier avis retirer la permission qu'il aura donnée ; en second lieu, que ce retrait de la permission de transmettre temporairement la force motrice aux Etats-Unis ne pourra faire l'objet d'un recours contre le gouvernement fédéral ou toute autre gouvernement ; en troisième lieu que toute compagnie demandant l'autorisation devra se soumettre à tous les règlements déjà établis ou qui pourront l'être dorénavant. Ces dispostitions une fois prises, le Gouvernement n'aura plus qu'à s'occuper de rè-

glementer de temps à autre l'emploi de cette force motrice au Canada et il conservera la haute main sur chaque force d'un cheval-vapeur que fournissent ou que fourniront à l'avenir les chutes Niagara.

Le représentant de York (M. Maclean) a aussi conseillé de ne pas nuire au magnifique spectacle que présentent les chutes Niagara. C'est une question d'une grave importance. Laissant de côté la question de sentiment, la grandeur du spectacle que présentent les chutes a une valeur commerciale, et je suis certain que la population entière du Canada désire préserver les beautés de cette merveille de la nature. Je caresse l'espoir que l'on trouvera la solution du problème. Je sais que la commission internationale s'en occupe et j'aime à croire qu'on trouvera un moyen qui permettra au gouvernement du Canada et aux autorités américaines d'interdire la production d'un excédant de force motrice qui nuirait à la beauté du paysage. Jusqu'ici, la commission n'a pas présenté de rapport sur cette question, mais elle se réunira bientôt et le Gouvernement a donné des ordres ou, plutôt, il a manifesté à la commission son désir d'empêcher que les compagnies de force motrice ne gâtent le spectacle que présentent les chutes Niagara. S'il doit y avoir un traité, le Gouvernement n'a pas présentement de renseignements précis sur la nature de ce traité.

M. W. F. MACLEAN : Quand le Gouvernement s'attend-il à recevoir le rapport de la commission.

M. HYMAN : Un rapport provisoire sera peut-être déposé sur le bureau de la Chambre d'ici à huit ou dix jours.

M. HAGGART : Comment pouvez-vous prendre des arrangements, si vous n'avez pas juridiction ?

M. HYMAN : Bien qu'il ne soit pas opportun de soulever maintenant la question de juridiction, j'ai conseillé à la commission d'entamer des négociations avec le gouvernement de l'Ontario et de soumettre tous les arrangements projetés à M. Whitney afin de s'entendre avec lui (si la province a juridiction) ou avec le gouvernement fédéral (si le Dominion a juridiction) sur les dispositions à prendre sans chercher dans le moment à résoudre cette question de juridiction. Confiée à la commission internationale des eaux limitrophes, l'affaire est en bonnes mains. La commission l'a étudiée avec beaucoup de soin et j'espère que ses conclusions contenteront la députation et le pays.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew) : En ma qualité de président de l'association canadienne des électriciens, je remercie l'honorable député de Jacques-Cartier d'avoir saisi la Chambre et le ministère de cette question. Il est plus que temps que le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec prennent des dispositions pour protéger et préserver ces chutes d'eau dont la valeur s'accroît si considérablement.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que le premier venu ne peut pas aisément fournir les capitaux nécessaires à l'exploitation d'une chute d'eau lorsque, comme on l'a fait remarquer, on ne lui accorde qu'un bail de cinq ans. Les uns ne se figurent pas quelle grosse somme d'argent exigent l'installation d'un outillage, l'achat d'une dynamo et la pose d'un fil conducteur capable de transmettre au loin un fort courant électrique. Qui songerait à placer des fonds dans une telle entreprise s'il lui fallait renoncer à son privilège au bout de cinq ans ?

Il est plus que temps que le Gouvernement s'occupe de ces chutes d'eau et défende d'en vendre ou d'en affermer une seule à moins que l'acheteur ou le locataire ne s'engage à l'exploiter dans un délai raisonnable. On devrait établir des règles pour la détermination du prix de vente de ces forces hydrauliques. Pendant longtemps nous avons ignoré quelle valeur immense elles avaient. Pendant longtemps les électriciens se sont demandé s'ils emploieraient des générateurs monophasés ou des générateurs à plusieurs phases pour produire l'énergie électrique. Mais tous ces problèmes ont été étudiés à fond et nous pouvons maintenant avoir des lignes magnifiquement outillées qui nous permettent de transmettre l'énergie électrique à des distances presque incalculables. Le Gouvernement devrait s'occuper de cette question et vendre les chutes d'eau sous sa juridiction de manière à ce que le public en retire tout l'avantage possible.

M. MONK : Au sujet de la proposition de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), je dois dire que j'ai pensé au grand avantage que nous pourrions retirer du rapport dont j'ai demandé le dépôt s'il embrassait les chutes d'eau qui font partie de l'actif des provinces. Toutefois, je n'ai pas trouvé le moyen de faire inclure ces données dans les renseignements demandés par ma motion. Cependant, je conviens que le Gouvernement ne saurait rendre de plus grands services, à la province de Québec du moins, qu'en ouvrant une enquête qui aurait également trait aux forces hydrauliques appartenant à cette province. Le Gouvernement fédéral peut venir en aide à une province de bien d'autres manières qu'en lui payant une subvention en argent et voici une de ces manières. Présentement, il vaut peut-être mieux que le Gouvernement nous communique les renseignements qu'il possède. Il pourra ensuite ouvrir une enquête. Je ne dirai qu'un mot de la question de juridiction. Je crois que le représentant de Lanark (M. Haggart) fait erreur à ce sujet. Nous avons juridiction sur la plupart des chutes d'eau. Elle découle des prescriptions de l'article 91 de la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise qui accorde au Par-

lement fédéral l'autorité législative exclusive sur la navigation. Cette question a été soulevée dans la cause de la compagnie d'électricité de Chambly. Cette compagnie a été constituée en corporation par la législature de Québec. Lorsqu'elle entreprit d'utiliser la force motrice des eaux de la rivière Richelieu, elle s'aperçut qu'il fallait ériger des barrages, des conduites et d'autres constructions dans la rivière de manière à nuire à la navigation. Aussi, la compagnie dut demander aux autorités fédérales l'autorisation d'ériger ces constructions. La même difficulté s'est présentée dans le cas des usines hydrauliques de Lachine. La compagnie dut venir devant le Parlement lui demander la permission d'ériger des ouvrages dans des eaux navigables. En vertu du même principe le gouvernement fédéral a passé des baux concernant l'exploitation des forces hydrauliques de la rivière des Outaouais. Dès que vous entreprenez de produire une force motrice, vous entravez la navigation et vous tombez sous la juridiction du Parlement fédéral. Par conséquent, je suis d'avis que le représentant de Lanark (M. Haggart) fait erreur à ce sujet. Nos canaux nous fournissent des forces hydrauliques considérables. En parcourant le dernier rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux, la députation constatera que nous avons affermé des forces hydrauliques fournies par nos canaux au prix de $230,000 à $240,000 et que, néanmoins, l'Etat n'a retiré qu'une partie relativement faible des loyers.

J'apprends que les forces hydrauliques de nos canaux, si elles étaient bien utilisées, rapporteraient à l'Etat un revenu beaucoup plus considérable. Toutefois, nos rivières et nos cours d'eau nous fournissent des forces hydrauliques encore plus importantes qui tombent sous notre contrôle, en vertu de l'article de notre constitution que j'ai cité.

(La motion est adoptée.)

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

## Reprise de la Séance.

### MOTION RELATIVE AUX VETERANS DES INCURSIONS FENIENNES.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose une motion ainsi conçue :

Il est désirable que le Gouvernement du Canada reconnaisse d'une manière tangible les services rendus pendant l'invasion fénienne (1866-1870) par nos volontaires canadiens.

Le but de cette motion est d'appeler l'attention du ministère sur l'opportunité de régler dès maintenant une question dont la solution est différée depuis fort longtemps, et aussi, au besoin, de consulter la Chambre sur la manière de solutionner le problème. J'apprendrai à la députation qu'il y a à Montréal et dans les environs un grand nombre de volontaires qui étaient en activité de service lors des incursions féniennes de 1866 et de 1870. Je ne sais pas exactement comment leur réclamation a pris naissance et il importe peu à la Chambre d'approfondir cette question. Ayant formé une association depuis deux ou trois ans, ils ont eu à plusieurs reprises l'occasion de soumettre leur réclamation, après y avoir été invités si je ne me trompe, et de faire des représentations au gouvernement fédéral et aux autorités provinciales. Naturellement, ils désirent connaître quelle décision sera prise et les membres de cette Chambre qui, comme moi, habitent Montréal ont, j'en suis certain, souvent été interviewés par les membres de ce groupe important et influent de citoyens désireux de se renseigner sur ce qui aurait lieu. A trois reprises, ils ont eu l'occasion de se présenter auprès des autorités fédérales, depuis 1896. Une fois, on les pria de s'adresser au gouvernement de la province ou, du moins, on leur demanda si ce n'était pas à celui-ci qu'ils devaient adresser leur supplique. C'est ce qu'ils firent ; des délégués se rendirent à Québec où on les renvoya au gouvernement fédéral. Je raconterai brièvement les démarches qu'ils ont faites à différentes époques depuis 1896. Cette année-là, une nombreuse députation des vétérans de ces deux incursions eut l'occasion de venir à Ottawa. Elle rencontra les représentants du cabinet, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et l'honorable ministre de la Milice (sir F. Borden). En réponse aux observations du major McMillan, du colonel Lyman, du major Harper et d'autres membres des corps de volontaires, parmi lesquels se trouvaient le colonel Ibbottson et le sénateur Temple, le premier ministre a dit, dans cette circonstance :

Il désirait recueillir quelques renseignements sur le sujet de l'entretien afin d'avoir quelque chose pour se guider. Pour commencer, a-t-il dit, " j'aimerais savoir combien d'hommes environ ont été appelés sous les armes à cette époque, et si les délégués présents désirent que le Gouvernement reconnaisse les services de tous les autres vétérans qui prirent une part active à la répression de l'invasion, et aussi connaître de quelle manière, à leur avis, il pourrait le mieux les récompenser de leurs services."

En réponse, le major McMillan éclara qu'à cette époque, 25,000 hommes environ furent appelés sous les armes ; il jugeait que le bon tiers d'entre eux étaient décédés (d'autres intervinrent pour dire que le nombre des disparus était probablement beaucoup plus élevé). Naturellement, a dit le major, il y en a probablement un bon nombre qui se contenteraient d'une insigne, mais il croyait que la plupart désiraient vivement recevoir un octroi en terres et une médaille, ce qu'on avait accordé aux volontaires qui avaient réprimé des révoltes plus récentes. L'intention, a-t-il dit, était d'obtenir une récompense pour les services de tous ceux qui s'étaient enrôlés, car s'ils n'avaient pas été en activité de service, c'est uniquement faute d'en avoir été requis.

Dans sa réponse, M. Laurier déclara qu'il se rendait parfaitement compte de la nécessité de récompenser les services de tous et que rien ne lui causerait autant de plaisir que de soumettre les demandes des vétérans à ses collègues avant la prochaine réunion de la législature, car il regrettait de dire qu'il était trop tard pour soulever cette question à la présente session.

Si je ne me trompe, une autre députation s'est rendue auprès du Gouvernement. Depuis, je n'ai pas appris ce qui s'est passé lorsqu'elle lui a fait des représentations. On me dit qu'entre 1896 et 1905 des représentations formelles ont été faites par des représentants autorisés des corps de volontaires.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a précisément un an qu'une députation est venue à Ottawa.

M. MONK : Au mois de mai, 1905, une nombreuse députation—mes collègues se rappellent l'avoir vue ici—de délégués de la province de Québec, de vétérans de langue française, des corps des cantons de l'Est et de quelques représentants de la province d'Ontario fut présentée au ministère par le député de la division Saint-Antoine (M. Ames) et l'un des représentants d'Ottawa (M. Stewart) qui prirent aussi la parole dans cette circonstance. Le premier ministre aurait dit :

Sir Wilfrid Laurier fut accueilli par des applaudissements lorsqu'il se leva pour répondre. Il y a deux ans, une députation moins nombreuse s'était rendue auprès de lui pour remplir la même mission, mais vu que la session était très avancée, il n'avait pas pu lui donner une réponse définitive. Il avait exprimé l'espoir qu'il serait plus en état de se prononcer la prochaine fois que la députation lui rendrait visite. Evidemment, on s'était rappelé ses paroles car la députation était revenue plus nombreuse.

Il pouvait difficilement se prétendre vétéran, nom qu'on lui avait donné, attendu que ce n'est qu'en 1870 qu'il avait fait partie d'un corps de volontaires. Lorsque le régiment auquel il appartenait fut réuni tout était rentré dans l'ordre.

Aux vainqueurs les dépouilles est une expression, a-t-il dit, familière à la plupart d'entre eux. Bien que les vétérans aient repoussé les envahisseurs en 1866 et en 1870, ils n'ont pas fait de butin. Trente ans plus tard, ils viennent demander au pays de reconnaître leurs services et, à son avis, ces services devraient être reconnus d'une manière ou d'une autre. Ils avaient épargné au pays une grande humiliation et peut-être quelque chose de pire.

Si les envahisseurs n'avaient pas été repoussés à la frontière, le pays aurait été exposé à de grandes calamités, mais naturellement, il n'eût pas été conquis.

Les vétérans ne demandaient pas grand'chose. Il ne pouvait pas donner lui-même une réponse définitive, mais il pouvait leur promettre que ses collègues et lui transmettraient avec plaisir leur requête au Conseil privé.

A la fin de la réunion, à la demande d'un vétéran enthousiaste, trois hourras furent poussés en l'honneur de sir Wilfrid.

Vers la fin de la dernière session, j'ai eu l'occasion de traiter ce sujet et le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a, dans cette circonstance, tenu le langage suivant qui est rapporté à la page 6175 (v. f.) du 4e volume des Débats de 1905 :

Je crois qu'il est évident pour tous, et mon honorable ami (M. Monk) l'admettra avec moi, que si les vétérans de1866 ou de1870 ont des titres à faire valoir, c'est contre le gouvernement fédéral, bien que je ne les désapprouve pas de s'être adressés au gouvernement provincial. M. Gouin, premier ministre de la province, n'a pas dû leur répondre autre chose, sinon qu'ils eussent à s'adresser au gouvernement fédéral. C'est ce qu'ils ont fait et l'affaire est actuellement à l'étude. Je dois dire cependant, et mon honorable ami n'en sera pas surpris, que, jusqu'à présent, le Gouvernement n'a pas eu le temps de s'occuper de la chose et d'y donner l'attention qu'elle nécessitera avant que nous en venions à une décision. L'affaire est à l'étude, et sans prendre d'engagement, je dirai qu'une réponse leur sera donnée au cours de la présente session. Quand le sera-t-elle ? Il m'est impossible de le dire ; mais elle le sera certainement au cours de la présente session.

Quant au nombre des vétérans dans la province de Québec, autant que les renseignements que j'ai soigneusement recueillis me permettent d'en juger, il y en a, au plus, 1,700 en état de recevoir la récompense que l'Etat consentirait à leur donner. Ils sont plus nombreux dans l'Ontario mais moins nombreux que ne le disait ces jours derniers un certain journal qui portait à 40,000 le nombre des réclamations. Vingt-cinq mille hommes au plus furent appelés sous les armes. On s'apercevra, je crois, qu'il n'y a pas plus de 12,000 survivants ou 14,000 en tout en ajoutant ceux de la province de Québec. Je constate que des requêtes ont été adressées au Gouvernement en 1896, puis en 1903 et enfin au cours de la session de 1905.

Quant à la récompense à donner, celle dont il s'est agi au cours de ces entrevues et qui, conséquemment, est la plus souvent mentionnée parmi les vétérans est un octroi en terres. L'Etat possède encore un vaste domaine qu'il s'efforce de coloniser. Il est désirable que notre territoire soit peuplé le plus tôt possible et qu'il reçoive la meilleure classe de gens. On pourrait difficilement en trouver une meilleure que celle des vétérans pour coloniser les vastes plaines du Nord-Ouest. On a trouvé à redire parce que je n'épousais pas seulement la cause des vétérans mais aussi celle d'autres classes méritantes. On a parlé des volontaires qui, en 1885, se sont rendus au Nord-Ouest pour y écraser la rébellion. De plus, il y a ceux qui ont pris les armes dans le Sud-africain pendant la guerre contre les Boers. Certes, quelle que soit l'opinion que l'on entretienne sur la légitimité de cette guerre, il faut reconnaître que ces militaires ont jeté beaucoup de lustre sur leur pays. Mais, chacun de ses groupes occupe une position différente. Les vétérans dont je parle ont pris les armes à l'heure du danger et ont volé à la défense du pays. Les volontaires de 1885 sont entrés dans le service pour réprimer des dissensions intestines.

Naturellement ceux qui se sont rendus dans le Sud-africain l'ont fait dans des circonstances particulières ; ils ont consenti à aller sur une terre étrangère pour y défendre le drapeau anglais. Quant à moi, si le cabinet décidait qu'il y a lieu de se rendre à la prière des vétérans, je ne m'opposerais nullement à ce qu'il accorde la même faveur à tous ceux qui, au moment du péril, sont accourus à la voix des autorités et ont combattu avec bravoure pour la défense de leur patrie ou le soutien de la cause anglaise. Tous ont un titre commun : ce sont d'honorables citoyens du Canada qui ont bien mérité de leur patrie, qui l'ont couvert d'un grand lustre et auxquels on pourrait confier la tâche de coloniser une couple de millions d'acres de terres désertes au Nord-Ouest, moyennant des conditions que l'Etat fixerait.

Si nous consultons le rapport du ministère de l'Intérieur qui traite de la colonisation du Nord-Ouest, nous constaterons qu'à l'heure actuelle ce sont surtout des étrangers qui profitent des conditions extrêmement avantageuses qu'on leur fait pour coloniser notre territoire. Que la propagande ait été plus active à l'étranger qu'au pays ou que les habitants des vieilles provinces soient contents de leur sort et ne tiennent pas à aller s'établir au Nord-Ouest, il n'en est pas moins vrai que ce sont surtout des immigrants, des étrangers, qui s'emparent de nos terres. Souffrez que je cite les données recueillies en 1902, en 1903 et en 1904, les dernières années au sujet desquelles nous possédons des renseignements complets. En 1902, 14,672 immigrants ont obtenu des homesteads au Nord-Ouest. En 1903, le nombre des inscriptions de homesteads s'est élevé à 31,383. La dernière année au sujet de laquelle nous possédons des renseignements est l'année 1904. Il y eut 26,073 inscriptions d'établissements de famille. Quelle est la proportion des Canadiens parmi ces 26,073 propriétaires de homesteads qui représentent 68,381 âmes, d'après le rapport de 1903-1904 ? Le plus grand nombre des Canadiens venaient de la province d'Ontario qui a fourni 3,692 propriétaires de homesteads ; il n'y en eut que 429 de la province de Québec, 131 de la Nouvelle-Ecosse, 102 du Nouveau-Brunswick, 87 de l'île du Prince-Edouard, 753 du Manitoba, 493 des territoires du Nord-Ouest et 69 de la Colombie-Anglaise. Ainsi, l'immense majorité de ces homesteads pendant les années que je mentionne, les dernières au sujet desquelles nous possédons des renseignements, ont été obtenus par des étrangers qui sont venus s'emparer de nos terres. A vrai dire sur 26,000 il y eut probablement 22,000 étrangers qui profitèrent des avantages que nous offrions et qui obtinrent sans bourse délier des terres au Nord-Ouest.

Examinons un instant quelle est l'étendue de nos terres vacantes au Nord-Ouest. Je ne demande pas qu'on accorde aux vétérans des terres en pur don ; mais, vu leur mérite, nous devrions récompenser leurs services, la fidélité avec laquelle ils se sont acquittés de leur devoir et encourager en même temps le volontariat. Nous n'entretenons pas tous la même opinion de ce qu'on appelle d'une manière vague le militarisme ; cependant, il est incontestable que nous avons besoin d'une forte troupe de volontaires, bien organisée et, à cette fin, nous devrions encourager le volontariat. Eh bien, jusqu'ici nous n'avons rien fait pour concéder à des conditions avantageuses nos terres désertes, dans ce but.

Nous avons octroyé à des compagnies de chemins de fer au Manitoba et au Nord-Ouest, 56,000,000 d'acres de terre. Je ne donne que des chiffres approximatifs mais ces calculs n'en sont pas moins exacts. Les compagnies intéressées ont obtenu en construisant leurs lignes 30,000,000 d'acres qu'il faut soustraire du grand total que je viens de mentionner. Des terres que nous avons pour ceux qui veulent obtenir un homestead, 25,000,000 d'acres ont déjà été concédés. Nous sommes souvent sous l'impression exprimée fréquemment, du reste, que nous avons encore une étendue illimitée de terres publiques. Si je ne me trompe, il y a deux ou trois ans, le ministre de l'Intérieur déclarait ici même, en réponse à une question qui lui était posée, qu'il y avait encore 100,000,000 d'acres de terre où l'on pouvait établir des homesteads. D'après un calcul très sérieux et tout récent préparé par mon honorable ami de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) qui a étudié avec soin cette question et qui a visité le Nord-Ouest, il ne nous reste plus que 12,000,000 d'acres de terre y compris même les sections numérotées destinées aux homesteads. Si l'état de choses qui existe aujourd'hui se maintient, ces terrains seront donnés à des individus venant d'Europe, à des immigrants qui ne sont pas Canadiens de naissance et qui nous arrivent du continent européen ou des Etats-Unis. De ces 12,000,000 d'acres destinés à être concédés gratuitement, 10,000,000 au moins seront octroyés à ces étrangers. Au train avec lequel se poursuit l'immigration aujourd'hui, et si l'on ne change pas les méthodes mises en vigueur, il ne faudra pas qu'il s'écoule beaucoup d'années pour que le reste de ce domaine public soit concédé.

On calcule que dans trois ans, sous le système actuel, ces 12,000,000 d'acres de terre seront occupés.

On peut différer d'opinion quant à l'opportunité ou à la sagesse de permettre, ainsi que nous l'avons fait dans le passé, à des immigrants de toute race et de tout pays, de venir s'établir en aussi grand nombre au Canada. La Chambre sait que le système établi ici depuis des années est complètement différent de celui qui a invariablement prévalu aux Etats-Unis. La politique des deux pays sur ce point diffère du tout au tout.

Nous dépensons des sommes considérables pour faire venir ici des immigrants et pour faire connaître par l'annonce le Canada à l'étranger. Nous favorisons certainement les immigrants en les traitant, dès leur arrivée, avec plus de déférence qu'on n'en montre à l'endroit de notre propre population. De plus, nous payons des gratifications aux agents qui travaillent à nous expédier ces étrangers. La politique d'immigration de la république voisine est absolument différente de la nôtre.

On impose à chaque immigrant qui entre aux Etats-Unis, une taxe de deux dollars et l'on parle d'augmenter celle-ci. Nous faisons une propagande par l'annonce dans les pays étrangers. Le gouvernement américain a fait adopter une loi défendant absolument de répandre à l'étranger des annonces imprimées, dans le but d'induire les immigrants à aller s'établir aux Etats-Unis ; il ne paie pas un sou de gratification pour les immigrants qui arrivent dans ce pays. Une surveillance plus sévère est aussi exercée sur ces immigrants. Autrement dit, les autorités des Etats-Unis ont pour politique jusqu'à un certain point, d'enrayer l'immigration ou, dans tous les cas, de soumettre à un examen très sévère les immigrants qui deviennent, en outre, une source de revenus pour le trésor. Tous les ans, les Etats-Unis retirent de leur système d'immigration un montant qui ne suffit pas seulement à acquitter le coût énorme de l'inspection des immigrants, mais qui lui permet encore de réaliser un excédent de recettes considérable. Voilà la politique en laquelle je crois. A mon avis, l'heure est venue pour nous de changer le système que nous avons suivi au sujet de l'immigration, et de ne plus encourager indistinctement les immigrants de tous les pays du monde à venir s'établir au Canada. Cependant, puisque notre Nord-Ouest se trouve colonisé par un nombre aussi considérable de gens dont l'immense majorité nous vient de pays étrangers—l'an dernier, je crois, il nous est arrivé 47,000 Américains—il me semble que nous devrions nous efforcer d'établir au milieu de cette population, un noyau de nos propres compatriotes dont la présence et l'influence ne pourront produire qu'un bien immense. Voici une occasion propice d'atteindre cette fin ; elle nous permet en même temps de reconnaître les services de ceux qui, en qualité de volontaires, ont rempli leur devoir envers leur pays. On pourrait leur accorder des titres de propriétaires de quart de section sans condition, en leur permettant de faire ce qu'ils voudront de ces terrains, ou bien encore leur imposer certaines conditions qui leur permettraient, s'ils ne pouvaient se rendre en personne sur ces terres à coloniser—en effet, la plupart de ces volontaires ont atteint un âge qui ne leur permet pas, jusqu'à un certain point, d'aller eux-mêmes coloniser ces terres—de charger les membres de leurs familles de l'exécution des restrictions qui leur sont imposées quant à la colonisation et l'enregistrement de leurs terrains.

Ces vétérans se trouveraient ainsi à retirer un avantage réel ; nous assurerions la colonisation par nos propres compatriotes d'un demi-million ou d'un million d'acres de terre ; nous établirions, ce que je crois nécessaire, un fort courant parmi notre propre population en faveur de la colonisation de ces terres ; nous donnerions à nos compatriotes une idée de la valeur de ces plaines et, en même temps, nous atteindrions l'objet que j'avais en vue en donnant avis de cette motion et qui est de reconnaître les services rendus par ce groupe considérable et influent de personnes que représentent nos volontaires vétérans. Vu toutes ces circonstances, je crois qu'ils ont au moins le droit d'obtenir le plus tôt possible une réponse du Gouvernement. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) les fait attendre depuis des années, je crois qu'il admettra cela. Aujourd'hui, nous désirons grandement connaître la décision des ministres. Ces vétérans ont atteint un âge qui ne leur permet pas d'attendre bien longtemps ; il faut donc procéder sans retard dans cette affaire. Voilà pourquoi j'espère que le Gouvernement jugera à propos de faire connaître aussitôt que possible l'attitude qu'il entend suivre sur cette question importante et qu'il trouvera convenable de récompenser, d'après les grandes lignes que j'ai brièvement indiquées, les services de ces volontaires qui ont rempli leur devoir envers leur pays.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Monsieur l'Orateur, je suis certain que tous les membres de cette Chambre approuveront tout ce que l'auteur de cette motion (M. Monk) a dit à la louange de l'œuvre accomplie par ces hommes qui ont pris les armes avec tant d'empressement, pour courir à la défense du territoire envahi. Ceux qui sont assez vieux pour se rappeler l'état de choses qui existait alors, se souviendront de l'émoi qui régnait alors dans l'est du Canada. Les développements qu'avaient pris les événements qui s'étaient succédés au cours de la guerre entre le Nord et le Sud des Etats-Unis avaient revêtu un caractère tel qu'on avait raison d'appréhender le danger d'une guerre entre la Grande-Bretagne et la république voisine ; il pouvait surgir un fait, un événement qui aurait causé un préjudice sensible. Heureusement, rien ne vint motiver cette crainte ; pourtant, à la fin de la guerre, une bande de maraudeurs s'organisa et menaça d'occuper le Canada. J'estime qu'à cause de l'excitation où se débattait l'esprit public, ce danger pouvait être exagéré jusqu'à un certain point. Je ne crois pas, toutefois, que cela devrait ou doit diminuer le grand mérite qui revient à ces vétérans qui s'empressèrent de voler à la frontière menacée.

Il serait peut-être opportun, aujourd'hui, après tant d'années écoulées depuis ces événements, de rappeler très brièvement ce qui

s'est passé alors. Je voudrais faire allusion d'abord au chiffre réel d'hommes appelés sous les drapeaux. Je me suis donné quelque mal à recueillir ces statistiques, et je constate qu'en 1866, du mois de mars au mois de juin, de 20,000 à 25,000 hommes des vieilles provinces d'Ontario et de Québec furent enrôlés et prirent les armes.

A ce propos, je pourrais rappeller à la la Chambre que cet événement particulier, c'est-à dire l'incursion fénienne de 1866, se produisuit plus d'un an avant la confédération ; que ce qui se passait dans Ontario et dans la province de Québec existait ailleurs, surtout au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse et que, si l'on tient compte de la population de ces provinces, on mobilisa autant d'hommes de la milice qu'on en avait enrôlés dans les grandes provinces d'Ontario et de Québec. En effet, s'il y avait sous les drapeaux de 20,000 à 25,000 habitants de l'ancien Canada, on pouvait en compter plus de 10,000 dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Sur ce point, j'ai donc raison de rappeler à mon honorable ami que si l'on fait quelque chose en faveur des volontaires d'Ontario et de la province de Québec qui se sont enrôlés à cette époque, on devra récompenser également les volontaires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dont je viens de parler.

M. MONK : Je croyais que la milice de ces deux dernières provinces n'avait pas été appelée à l'activité.

Sir FREDERICK BORDEN : Elle le fut.

M. MONK : En 1866 ?

Sir FREDERICK BORDEN : En 1866. On craignait que les féniens ne saisissent le steamer faisant la navigation entre Portland et Saint-Jean (N.-B.); de fait, nous avions des renseignements dignes de foi qui nous portaient à croire que tout avait été préparé pour opérer la saisie de ce navire à ou près d'Eastport, état du Maine, et qu'on avait l'intention de transporter un régiment de soldats féniens à un point quelconque situé à la tête de la baie de Fundy, probablement à Windsor (N.-E.) ; c'est alors que toute la milice de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse fut appelée sous les armes, prête à faire face à toute éventualité. En même temps, le long de la ligne frontière qui sépare le Nouveau-Brunswick de l'état du Maine, on relevait des signes d'invasion et c'est pourquoi la milice du Nouveau-Brunswick appelée sous les drapeaux protégeait toute cette ligne frontière.

Je parlerai maintenant de ce qui s'est passé en 1870. Cette année-là, dès le mois d'avril, 6,000 hommes furent enrôlés et, au commencement de juin, on comptait 13,500 hommes sous les armes dans les provinces d'Ontario et de Québec; comme il n'y avait aucun danger pour les Provinces maritimes, la milice ne fut pas appelée sous les drapeaux. Mais si nous voulons examiner ce qui s'est passé alors, nous pouvons nous dire : Sans doute, ces volontaires étaient prêts à combattre, mais combien d'entre eux ont essuyé le feu de l'ennemi ?

M. BERGERON : En quelle année ?

Sir FREDERICK BORDEN : Pendant les deux années de 1866 et de 1870. Parlons d'abord de ce qui s'est passé en 1866 et nous arriverons ensuite à 1870. En 1866, à Ridgeway, sur la frontière du Niagara, le 2 juin, il y avait 11 compagnies des carabiniers de la Reine, 6 compagnies du 13e bataillon et 2 compagnies de carabiniers indépendantes, celle d'York et celle de Caledonia, formant un effectif total de 840 hommes de toutes armes. Les troupes se trouvaient sous les ordres du lieutenant-colonel Booker, commandant du 13e bataillon. Les pertes essuyées par cette colonne furent de neuf soldats tués et de vingt-deux blessés.

M. W. F. MACLEAN : Le 10e bataillon était là.

M. BARKER : L'honorable ministre parle-t-il-de ce qui s'est passé à Ridgeway ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. BARKER : Vous dites que cette colonne n'était composée que de 840 hommes ?

Sir FREDERICK BORDEN : A la date indiquée, oui. C'est le renseignement qu'on m'a fourni.

M. W. F. MACLEAN : Où se trouvaient le 10e Royal et les gardes à pieds du Gouverneur ?

M. BARKER : L'honorable ministre dit qu'il parle des miliciens qui se trouvaient à la frontière, mais il y en avait des milliers d'autres. Je me trouvais moi-même à quelques milles à peine de Ridgeway.

Sir FREDERICK BORDEN : Je dis qu'en 1866, on avait 20,000 hommes sous les armes dans Ontario et la province de Québec et que le nombre de ceux envoyés en avant et qui ont essuyé le feu de l'ennemi, à Ridgeway, était de 840 ; ces miliciens de toutes armes étaient commandés par le lieutenant-colonel Booker et les pertes furent de neuf hommes tués et de vingt-deux blessés. Le même jour, à Fort-Erié, se trouvait un détachement de la batterie d'artillerie de campagne de Welland dont les membres servaient en qualité de fantassins ; il y avait encore la brigade navale de Dunnville ; cela formait un effectif total de 75 hommes de toutes armes. Cette colonne rencontra les féniens qui se retiraient en déroute ; ses pertes furent de 6 hommes blessés et de cinquante-quatre miliciens faits prisonniers par l'ennemi. Non loin de cet endroit, à New-Germany, le colonel Peacock avait sous ses ordres une colonne composée de 54 miliciens de l'artillerie royale, de 550 fantassins réguliers et de 765 hommes de l'infanterie de milice.

De son côté, le colonel Lowery commandait à Clifton une colonne formée d'une batterie de l'artillerie royale, de 340 hommes de l'infanterie régulière et de 752 membres de l'infanterie de milice. Aucun de ces corps ne prit contact avec l'ennemi. En 1870, le 25 mai, à Eccles-Hill, comté de Missisquoi, 200 féniens voulurent pénétrer dans le pays, mais ils durent reculer devant une colonne composée de 40 hommes du 60e bataillon de milice et de 40 cultivateurs ; il n'y eut pas de perte dans cette circonstance. Le 27 du même mois, environ 250 féniens traversèrent la frontière dans le comté d'Huntingdon; ils durent retraiter devant une colonne commandée par le lieutenant-colonel Bagot du 69e régiment des réguliers et se composant de 450 hommes de ce régiment, de 380 soldats de l'artillerie de garnison de Montréal et de 300 hommes du 50e bataillon de milice. Dans cet engagement, nos troupes n'éprouvèrent aucune perte. On remarquera que l'armée régulière alors cantonnée dans différentes parties du Canada prit part à toutes ces rencontres, sauf une et qu'elle était commandée, excepté dans un seul engagement, par des officiers de l'armée impériale.

M. BARKER : Je ne crois pas que cela soit tout à fait exact.

M. BERGERON : L'honorable ministre parle-t-il toujours de l'incursion de 1866 ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, je mentionne particulièrement ce qui s'est passé en 1866 et en 1870. Je communiquerai à mon honorable ami l'état qui contient ces chiffres. Je constate donc que dans tous ces engagements il y a eu 21 blessés et 9 ou 10 soldats tués.

M. SAM. HUGHES : Dans les deux années?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui et 49 volontaires—dans ce nombre je comprends les veuves et les enfants de ceux qui étaient morts sur le champ de bataille—reçurent des pensions du Gouvernement. Il en fut ainsi pour les blessés qui survécurent. Tous ceux qui devaient compter pour leur subsistance sur les volontaires tués dans ces engagements, reçurent une pension et s'ils vivent encore, ils doivent continuer à jouir de cette faveur. Il semble donc qu'on a amplement pourvu aux besoins des blessés et des familles des volontaires tués au cours de ces campagnes.

Peu de temps après l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir, une députation des vétérans qui avaient repoussé l'incursion fénienne s'est adressée aux ministres pour leur demander de reconnaître leurs services. Je me rappelle parfaitement la teneur d'un grand nombre de lettres et de requêtes que j'ai reçues ; tous ces écrits laissaient entendre qu'on n'avait reconnu en aucune façon les services ainsi rendus au pays ou que ces volontaires étaient prêts à rendre, s'ils avaient été appelés à soutenir le choc de l'ennemi. Ces vétérans disaient qu'ils avaient fait de grands sacrifices et qu'ils avaient été prêts à se dévouer pour leur pays, et que par conséquent, il était simplement juste de reconnaître ce qu'ils avaient fait pour le pays ; ils ne demandaient pas d'argent ; ils m'ont dit à maintes reprises que ce n'était pas là ce qu'ils voulaient, c'était quelque chose, une médaille, une décoration quelconque qui prouverait à tous que le pays reconnaissait les services qu'ils avaient rendus. L'un des premiers devoirs que m'imposa ma position de ministre de la Milice fut d'obtenir la sanction de feu Sa Majesté la reine Victoria pour l'octroi d'une médaille à ces vétérans, et depuis plusieurs années, je croyais que ces vétérans se trouvaient satisfaits de ce qu'ils avaient obtenu. Il semble qu'aujourd'hui, ils se placent à un autre point de vue, qu'ils demandent autre chose. Si nous consentons à reconnaître davantage les services de ces hommes, et si, pour cela, nous adoptons le moyen suggéré par mon honorable ami (M. Monk) qui serait content si l'on accordait à ces vétérans des homesteads au Nord-Ouest, je conclus que les intéressés devraient quitter l'Est pour aller s'établir dans l'Ouest.

M. MONK : J'ai dit qu'à mon avis, cela ne pouvait se faire vu l'âge avancé de ces vétérans et le fait qu'ils sont irrévocablement établis pour la vie dans l'est du pays. J'ai suggéré, cependant, qu'on imposât avec cet octroi une condition par laquelle le terrain accordé ne deviendrait pas un objet de spéculation comme le fait se produit si souvent.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami (M. Monk) a argué que la politique suivie par le gouvernement actuel à propos de la colonisation du Nord-Ouest, était erronée et qu'elle contrastait défavorablement avec celle des Etats-Unis ; il a fait remarquer que nous cherchions par des annonces et par des gratifications à faire venir au Canada des colons des quatre coins du globe ; qu'il vaudrait infiniment mieux trouver ces colons dans notre propre pays et que ce serait faire une bonne action que d'infuser de notre sang à cette population en envoyant au Nord-Ouest quelques-uns de ces vétérans.

Je crois donc avoir le droit de conclure que si cette proposition veut dire quelque chose, elle signifie que ces vétérans devraient aller coloniser des terres au Nord-Ouest, ou que le Gouvernement pourrait modifier ce règlement en permettant aux familles de ces vétérans d'aller s'y établir aux lieu et place de ces derniers. Je mets en doute l'opportunité d'accorder des concessions à ces hommes et de leur donner le droit de vendre les homesteads qu'on leur aurait octroyés, à quelques-uns de cas étrangers ou de ces colons qu'on ne devrait pas

avoir au Canada, s'il faut en croire les dénonciations fréquentes de nos adversaires. Il me semble que nous devons surveiller avec beaucoup de soin les conditions exigées dans l'octroi des homesteads. Le seul point de vue où l'on pourrait se placer pour étudier favorablement cette proposition, serait d'accorder à ces vétérans un avantage spécial sur les autres colons dans le choix des homesteads, mais seulement à la condition que ces vétérans deviennent des colons véritables. Admettons pour un instant qu'on adopte cette manière de voir ; mon honorable ami limiterait-il cet octroi de homesteads aux 2,000 vétérans qui demeurent dans la province de Québec ? Si je ne me trompe, il a invoqué comme argument qu'après tout, cet octroi ne serait pas une affaire très sérieuse, parce qu'il n'y a à peine que 2,000 de ces vétérans dans la province de Québec, et 10,000 ou 12,000 dans Ontario. Mais que fera-t-on pour les familles des 15,000 ou des 20,000 autres volontaires qui ont répondu à l'appel aux armes, qui étaient prêts à combattre et qui sont décédés depuis ? Ne faut-il pas récompenser leurs enfants ? Devons-nous limiter cet octroi aux survivants de ces volontaires et le restreindre exclusivement aux vétérans des provinces d'Ontario et de Québec ? Pourquoi cette faveur ne serait-elle pas aussi accordée aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ? Il me semble que cette question présente des difficultés, et lorsque nos amis les vétérans examineront avec attention la position dans laquelle nous nous trouvons, ils seront portés à retirer leur demande. Il est évident que nous ne pouvons établir un précédent, c'est-à-dire que, toutes les fois que le Canada sera menacé d'invasion, comme il l'était en 1866, ou d'une rébellion quelconque, nos volontaires pourront demander qu'on les récompense avec de l'argent ou avec des octrois de terre. Cela ne concorde pas avec l'idée que je me forme du véritable patriotisme et de l'attachement que nous devons avoir pour la mère patrie. Je crois que les vétérans, en y songeant à nouveau, auront de la reconnaissance pour quiconque exprime ce sentiment.

Mon honorable ami a présenté ses arguments et il a suggéré d'offrir des homesteads aux vétérans qui pourraient désirer s'établir au Nord-Ouest en qualité de colons bona fide ; je crois que le Gouvernement serait disposé à étudier cet aspect de la question.

M. MONK : Mais les vétérans ont déjà ce privilège à l'heure qu'il est.

Sir FREDERICK BORDEN : Je réponds à ce qu'a suggéré mon honorable ami et je ne m'attaque pas à autre chose. Je viens de dire qu'on pourrait accorder aux vétérans certains avantages en leur offrant, par exemple, le privilège de s'établir dans certains milieux ou dans certains quartiers plus favorisés. Il va sans dire que je ne puis parler au nom de l'honorable ministre de l'Intérieur, mais je serais prêt à faire les concessions dont je viens de parler et à voir si l'on ne peut rien faire pour satisfaire les vétérans sous ce rapport. Je ne crois pas que l'idée que nous avons de notre fidélité à la couronne britannique nous permette d'admettre pour le moment qu'on devrait accorder des privilèges extraordinaires et des subventions en terre à tous les membres de la milice, chaque fois que celle-ci est appelée sous les armes. Je demanderais à mon honorable ami de considérer si, ayant présenté ses arguments, il ne devrait pas retirer sa motion.

M. BARKER : Je n'avais ni l'intention ni le désir de prendre la parole dans cette circonstance, conservant en cela l'attitude que j'ai suivie, chaque fois que cette question a été soumise à la Chambre ; mais lorsqu'un membre de cette Chambre vient nous dire qu'à son avis, la fidélité que nous devons à la couronne britannique s'oppose à ce que les volontaires qui ont pris les armes en 1866 ou en 1870 s'attendent à une reconaissance quelconque de leurs services par le Gouvernement, je dois déclarer que je ne puis partager cette opinion. J'ai servi en 1866 et en 1870, et je n'ai jamais demandé la plus légère récompense, soit du gouvernement de la province d'Ontario, où je demeure, soit du gouvernement fédéral. Je n'ai jamais même demandé une médaille. Depuis des années, les membres de l'ancien régiment auquel j'appartenais, le 7e de London, se sont tenus en correspondance avec moi, et je puis dire à l'honorable ministre de la Milice que ces hommes, qu'ils habitent la province de Québec, qu'ils vivent au Michigan ou dans l'Ilinois, se souviennent encore au fond de leur cœur, de leurs anciens compagnons et des campagnes passées, et qu'ils éprouvent une certaine amertume de voir que leurs services n'ont pas été reconnus comme ils auraient dû l'être.

L'honorable ministre a parlé de l'état de chose qui existait en 1866. Je ne crois pas qu'il connaisse les difficultés qu'ont eu à surmonter les volontaires de cette époque. J'étais un des officiers du 7e régiment en 1866, et je me rappelle parfaitement qu'on nous a appelés sous les armes au mois de mars de cette année, et que nous avons fait l'exercice militaire tous les jours jusqu'au mois de juin. Je me souviens encore que le 31 mai, je crois, après notre repas du soir, nous nous sommes rendus à la salle de manœuvres et que tous les régiments ont pris part aux exercices militaires. Tout à coup le colonel Hawley, commandant le 60e carabinier, pénétra dans la salle et, sans aucun préambule, nous annonça que nous devions partir pour la frontière cette nuit-là même. Je me rappelle parfaitement que, un peu plus tard, lorsqu'il déclara qu'il n'enverrait que la moitié du régiment, les volontaires ayant appris cette nouvelle de la bouche des capitaines des différentes compagnies, se mirent presque en grève, car personne ne voulait

rester en arrière. En apprenant la cause de cette excitation, le colonel Hawley, souriant comme un soldat doit le faire, dit: Je vais prendre la responsabilité de vous envoyer tous en avant. Ce soir-là; nous portions notre uniforme d'été. Nous avions nos carabines et notre équipement, mais nous ne portions ni havresacs ni pardessus, enfin nous n'avions pas même l'équipement ordinaire d'un soldat. Moins d'une heure plus tard, nous nous trouvions embarqués à bord d'un train de marchandises en route pour rencontrer les féniens qui, disait-on, avaient traversé la rivière Niagara. Voilà l'état de choses qui existait alors. Nous n'avions pas en ce temps-là ce magnifique équipement qu'on fournit aujourd'hui à notre milice.

Les volontaires, depuis le vendredi soir jusqu'au lundi soir, jour de leur retour dans leur foyer, ont manqué complètement de nourriture, excepté le samedi matin où on leur a servi un léger déjeuner à Paris (Ont.) Les seuls miliciens qui, à Ridgeway, ont pu se procurer des vivres, avaient reçu ces provisions dans un wagon expédié par leurs concitoyens. Sans cela ces hommes auraient été privés de nourriture tout comme nous autres. Telles sont, monsieur l'Orateur, les difficultés qu'il fallait surmonter alors. Le 7e régiment quitta London le vendredi soir. On ne permit à aucun membre de ce régiment de se rendre chez lui, pour annoncer à sa famille, à ses parents ou à ses amis qu'il avait reçu l'ordre de se rendre à la frontière, à la rencontre de l'ennemi.

Seul, à ma connaissance, un camarade de mon grade eut une permission d'une couple de minutes pour aller dire à sa fiancée qu'il devait partir immédiatement. Je ne crois pas que personne autre ait obtenu cette légère faveur. J'étais officier dans ce régiment et avec les hommes de ma compagnie, j'ai dû faire le trajet dans un wagon à marchandises qu'on avait chargé de chaux, et c'est ainsi que nous fîmes le voyage jusqu'à Paris, (Ontario). L'on peut imaginer l'état dans lequel nous nous trouvions à notre arrivée à cet endroit. Dans la soirée, nous étions à Port-Colborne, juste à temps pour assister au retour du 13e régiment et des autres corps de milice qui avaient combattu à Ridgeway. Nous passâmes la nuit couchés sur le sol et, à deux heures, nous voyions arriver des wagons de ferme emportant les cadavres de ceux qui avaient été tués au cours de cet engagement, ainsi que vous l'avez raconté. A quatre heures, nous partions pour Ridgeway, et vers onze heures, nous traversions le champ de bataille en passant par dessus les cadavres des féniens tués pendant le combat de la veille. Le dimanche soir, nous arrivions au village de Ridgeway où nous pûmes nous reposer toute la nuit. Le lendemain matin, les volontaires étaient sur pied, mais n'avaient pas de nourriture. Les réguliers qui se trouvaient là, les soldats de la batterie d'artillerie et ceux du régiment du colonel Lowrie avaient pu se procurer des vivres, mais nous, non pas. J'ai vu des volontaires prendre l'os d'un jambon, le tenir sur le feu et s'efforcer de tirer un peu de nourriture de cet os pour ne pas mourir de faim. Le lundi suivant, nous retournions sur nos pas, et à Hamilton, je me rappelle avoir acheté une sandwich qui était la première nourriture que je prenais depuis mon départ. Nous arrivâmes à Hamilton tout couvert de la vase qui s'était attachée à nos vêtements et à notre figure dans notre marche à travers les marécages de Welland.

Voilà ce qu'ont fait ces hommes ; ils ne se préoccupaient pas de savoir s'ils devaient recevoir des médailles ou obtenir des concessions de terre dans l'Ouest ou dans Ontario. Ils ont pris les armes pour accomplir leur devoir envers leur pays et c'est là, je crois, de la véritable fidélité envers la couronne britannique. Oui, ils étaient fidèles à la Grande-Bretagne et, ainsi que je l'ai déjà dit, depuis des années, j'ai reçu des lettres que m'adressaient des vétérans de cette compagnie que je commandais ; tous me rappelaient le souvenir des jours que je viens d'évoquer. Tout récemment encore, je recevais de Westmount, près de Montréal, des lettres que m'adressait un ancien sergent de ma compagnie.

Il me rappelait tous les détails de ces anciennes misères et il demandait si le pays montrerait un peu de reconnaissance envers les auteurs de l'œuvre accomplie en ces jours déjà lointains. J'ai reçu des lettres semblables de la part de Canadiens établis au Michigan. Il n'y a pas bien longtemps, un camarade d'armes m'écrivait de son lit de mort pour me demander un certificat attestant ce qu'il avait fait, lorsqu'il servait sous les drapeaux en 1866. Voilà les sentiments de ces hommes, et voilà ce que l'honorable ministre prétend ne pas être des actes de fidélité à l'empire. Je dis que ces hommes étaient fidèles à la couronne britannique et qu'ils n'ont obéi qu'à ce sentiment. Il n'y en a pas un parmi eux qui lèverait le doigt pour obtenir une reconnaissance sordide ; leurs cœurs sont toujours aussi dévoués à leur pays, à leurs anciens officiers, mais ils voudraient recevoir une marque de reconnaissance quelconque, non seulement des provinces qu'ils habitent, mais du Dominion tout entier.

Je n'ai pas l'intention de parler avec acrimonie sur cette question. Je parle en ma qualité de vétéran, mais je n'ai jamais sollicité de médaille ; pourtant, j'avais le droit d'en recevoir une, mais je n'ai jamais sollicité cette décoration, de même que je ne cherche pas à obtenir une concession de terre dans l'Ouest. Je partage, je le sais, les sentiments qui animent les vétérans et je dis à la Chambre qu'il y a aujourd'hui des centaines et des centaines de volontaires établis aux Etats-Unis qui apprendraient avec joie que le Canada a reconnu quelque peu ce qu'ils ont fait pour notre pays.

M. BARKER.

Sir FREDERICK BORDEN : Que mon honorable ami me permette de lui rappeler que nous avons distribué 5,250 médailles aux miliciens de ce temps-là.

M. BARKER : C'est possible. L'honorable ministre a dit, je crois, qu'environ 25,000 hommes ont pris les armes dans les provinces d'Ontario et de Québec et que 10,000 autres se sont enrôlés dans les Provinces maritimes, d'où il résulterait qu'on a reconnu les services d'un seul volontaire en laissant de côté sept vétérans. Je sais qu'un grand nombre de ces derniers n'ont pas reçu cette récompense. J'ai déjà dit que je n'avais jamais demandé cette médaille, parce que je n'ai pas alors essuyé le feu de l'ennemi. Je suis arrivé quelques heures trop tard et c'est pourquoi, en ce qui me concerne, je ne voulais pas de cette décoration. Lorsque l'honorable ministre dit que 5,000 vétérans ont reçu des médailles, je puis lui faire remarque qu'il doit y avoir plus de 5,000 autres volontaires qui n'ont pas obtenu cette décoration. Il ne s'agit pas maintenant de savoir si un vétéran a déjà reçu quelque chose, mais simplement, si je ne me trompe, de constater s'il y a quelqu'un qui devrait recevoir une récompense ou même une récompense supplémentaire. Loin de moi l'idée que quelques-uns de ces vétérans seraient prêts à mesurer cette reconnaissance au point de vue des dollars ou cents ou des dizaines ou des centaines d'acres de terres qu'on pourrait leur accorder, mais je crois qu'un gouvernement, qu'un peuple, qu'un pays se trompe en essayant de mesurer au poids de l'or la reconnaissance qu'il doit au patriotisme. Evidemment on devrait agir avec générosité et notre reconnaissance ne devrait pas être mesurée avec économie. L'ancien gouvernement d'Ontario a concédé à un grand nombre de ces vétérans des centaines et des centaines d'acres de terre dans le Nouvel-Ontaro où il peut se trouver des gisements minéraux, mais où, dit-on il faut semer le blé dans des trous faits à coup de fusil. On m'apprend que le gouvernement actuel est obligé de déclarer qu'il n'a pas assez de terres pour les diviser entre ces vétérans. Il demande à ces derniers d'accepter $50 en dédommagement. Voilà un acte qui démontre bien la noblesse de caractère de nos gouvernements. Il est bien beau de dire : Devrions-nous agir ainsi chaque fois qu'il y aurait rébellion ou désordres sérieux ? Jamais probablement, on ne verra se répéter l'état de choses qui existait en 1866.

Ces vétérans, s'ils n'ont pas combattu, s'attendaient et se tenaient prêts à essuyer le feu de l'ennemi. Les carabiniers de la Reine et le 13e régiment allèrent au feu ; quelques-uns d'entre eux furent tués et d'autres blessés. Les hommes des autres régiments étaient également prêts à combattre; mais pour eux, la question n'est pas d'avoir été blessés ou d'avoir souffert, mais de savoir si le pays veut reconnaître qu'ils étaient prêts et résolus à remplir leur devoir. Voilà toute la question et je crois que le pays ferait acte de courtoisie et de reconnaissance en ne suivant pas trop sévèrement les distinctions qu'on pourrait faire, mais en disant à chacun de ces vétérans : Je vous suis reconnaissant ; je reconnais que vous étiez de bons et fidèles Canadiens à cette époque ou l'on vous demandait de remplir votre devoir, et je veux vous prouver que je n'ai rien oublié. Je vais citer un autre exemple. Après l'engagement de Ridgeway, le pays fut menacé d'invasion de la part des partisans d'O'Neil qui faisaient mine de traverser la frontière. On vit alors les volontaires de 1866 dont la plupart avait été forcés d'abandonner les rangs de la milice pour se livrer à leurs occupations ordinaires, accourir de nouveau sous les drapeaux. Un de mes compagnons de grade et moi-même avions été obligés de quitter le régiment, car nous ne pouvions conserver notre commission et remplir les devoirs qu'elle nous assignait ; cependant, lorsque les volontaires furent appelés de nouveau sous les armes, mon camarade et moi-même prîmes du service, mais cette fois, en qualité de simple soldats, et l'on nous dirigea sur le point le plus exposé. Je me rappelle que nous fûmes tous les deux désignés pour être sergents. Je mentionne ce fait pour faire voir ce qu'accomplissaient les volontaires de ce temps-là. Il ne s'agissait pas de lésiner pour une simple question de grade. Les soldats voulaient partir sous les drapeaux et remplir leur devoir. Je crois que cela ne devrait jamais être oublié. Un ministre a dit que le danger avait été exagéré. J'ignore ce dont il veut parler ou s'il croit que le danger de l'invasion fénienne par la rivière Niagara avait été exagéré. Dans ce cas-là, il se trompe grandement. Il n'y a pas de doute que la résistance n'était pas très bien conduite et que des erreurs ont été commises ; mais il est certain aussi que la résistance opposée aux envahisseurs a empêché une invasion plus dangereuse et que, si les volontaires n'étaient pas accourus en aussi grand nombre sous les drapeaux, personne ne pourrait dire les proportions qu'auraient prises cette invasion.

J'étais sur les lieux et je pouvais voir ce qui se passait de l'autre côté de la rivière Niagara. L'honorable ministre se trompe étrangement, s'il croit que le nombre de ceux qui étaient prêts à prendre part à cette incursion se limitait aux quelques milliers d'hommes qui ont alors traversé la rivière. Il y en avait des milliers et des milliers d'autres prêts à suivre les premiers, s'ils voyaient la moindre chance de succès. Tout dépendait de l'empressement avec lequel les volontaires canadiens répondraient à l'appel aux armes. L'incursion fut arrêtée par l'empressement montré par nos volontaires qui n'étaient, cependant, pas prêts à repousser l'ennemi. Je nie catégoriquement qu'on ait

raison de dire qu'on a exageré le caractère de l'invasion et le danger couru par le pays.

M. ARTHUR N. WORTHINGTON (Sherbrooke) : Après le discours si complet d'une aussi haute portée prononcé par l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), il me semble qu'il ne reste pas grand chose à dire sur cette question des vétérans de l'incursion fénienne. Cependant, comme je représente un comté où se trouvent un grand nombre de ces vétérans—leur nombre est, proportion gardée avec la population, aussi considérable que celui des vétérans qu'on pourrait trouver dans d'autres comtés du Dominion,—je désire unir ma voix à celle d'autres membres de cette Chambre pour demander instamment au Gouvernement d'étudier les réclamations de ces volontaires. Les Cantons de l'Est de la province de Québec, peuples des descendants des loyalistes de l'Empire, qui se trouvent sur la ligne frontière séparant le Canada de la république voisine, ont naturellement fourni en 1866 et en 1870, un grand nombre de volontaires qui se sont enrôlés pour courir à la rencontre de l'envahisseur, et cela au prix de grands sacrifices, de perte de temps et d'autres inconvénients. Il est vrai, ainsi que le disait l'honorable ministre de la Milice, qu'un bien petit nombre de ces volontaires ont pris contact avec l'ennemi, mais tous voulaient combattre. Bien que je ne faisais pas partie de la milice à cette époque, je me rappelle parfaitement bien la parade des régiments dans les rues de Sherbrooke. Je doute que l'honorable ministre de la Milice puisse aujourd'hui opérer le transport de ces divers régiments avec une plus grande célérité.

Le 58e bataillon, composé en grande partie d'Ecossais et venant de Mégantic et de Compton, est arrivé à Sherbrooke, après avoir parcouru une distance de 60 à 80 milles, quarante-huit heures après avoir reçu l'ordre du départ de leurs quartiers généraux. Ces hommes furent casernés durant plusieurs semaines dans la salle d'exercice ou firent la patrouille le long de la frontière, tandis que d'autres formaient des garnisons à Stanstead et à d'autres endroits de la frontière. Aujourd'hui, après quarante ans d'attente, ces vétérans demandent simplement comme récompense de leur fidélité, la même reconnaissance que la province de l'Ontario a accordé à ses volontaires de 1866 et de 1870 et à ceux de ses enfants qui ont pris part à la guerre du Sud-africain. A ces deux classes de volontaires, le gouvernement d'Ontario a accordé des titres de terre gratuits. S'il faut en juger par le traitement qu'on leur inflige, les volontaires de la province de Québec ne paraissent pas être considérés comme étant aussi fidèles à la couronne que le sont leurs compagnons d'Ontario.

Nous avons des terres gratuites pour les Galiciens, les doukhobors et toutes classes d'immigrants européens qu'on peut débarquer ici. Evidemment nous devrions avoir



quelque chose à mettre à la disposition de nos soldats-citoyens. Nous avons des milliers d'acres de terre à accorder à des compagnies de chemins de fer pour la construction de chaque mille d'une voie ferrée. Prenons, par exemple le nombre des vétérans qui dans le district de Saint-François, ont été mobilisés lors de l'invasion fénienne—ce nombre est d'environ 600—et prenons deux petits chemins de fer qui se construisent dans les Cantons de l'Est. Ces voies ferrées ont une longueur d'environ 20 milles. La subvention qui varie de 3,000 à 4,000 acres de terre par mille accordée à l'un ou à l'autre de ces chemins de fer serait plus que suffisante pour fournir des terres à tous les vétérans qui, dans les Cantons de l'Est se sont enrôlés sous les drapeaux lors de l'incursion fénienne. A différentes reprises, ces vétérans ont envoyé des délégations importantes à Ottawa. Je comprends, d'après la correspondance que j'ai entretenue, que l'association des vétérans du district de Saint-François se propose, au cours de cette session, de faire un autre pèlerinage à la capitale.

Je crois qu'il serait sage de prévenir leurs vœux et de leur accorder la gratification dont il est question, car autrement, ces pèlerinages se répèteraient tous les ans. Si l'on veut faire quelque chose en faveur de ces vétérans il est inutile de retarder davantage. Après environ vingt ou trente ans d'attente, le bureau de la guerre anglais a décidé d'accorder une médaille à ces vétérans et, aujourd'hui, après quarante ans nous étudions la question d'accorder des homesteads à ces vieux volontaires. Si un militaire, au Canada, doit recevoir une récompense, on ne doit pas attendre qu'il se soit écoulé quarante ans depuis les services rendus par cet homme, mais le récompenser pendant qu'il est encore en vie.

J. W. DANIEL (Saint-Jean, N.-B.) : Je veux appuyer aussi fortement que cela m'est possible la proposition de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk).

Avant mon départ pour Ottawa où m'appelaient les travaux de cette session parlementaire, je reçus, de concert avec mon collègue (M. Stockton) dans la représentation du comté de Saint-Jean, la visite des représentants de cette association de vétérans qui nous prièrent d'appuyer, dans la mesure du possible, les instances qu'ils font actuellement auprès du Gouvernement, afin d'obtenir la reconnaissance officielle de leurs services. Le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) affirme, à bon droit, que ceux qui furent appelés sous les drapeaux, à l'époque de l'invasion fénienne, ne venaient pas uniquement des provinces du Haut et du Bas-Canada. Dans mon propre comté, le corps d'infanterie reçut ordre de se rendre à la frontière, jusqu'à Eastport où les féniens étaient rassemblés. On les dirigea aussi vers Saint-André, mais je ne saurais dire combien de temps ils y séjour-

nèrent. En outre, on appela aussi sous les drapeaux le corps d'artillerie et probablement d'autres troupes dont j'oublie les véritables noms. J'abonde dans le sens de ceux qui m'ont précédé à cette tribune et qui ont affirmé qu'on ne saurait se montrer trop généreux à l'égard de nos volontaires. Au premier moment venu, nous pourrions avoir besoin de leurs services, et s'ils pensent qu'après avoir répondu à notre appel, le pays fait preuve de parcimonie à leur égard et ne tient pas un juste compte de leurs services, cela ne tendrait guère à leur donner une idée bien relevée de la valeur du volontariat.

Je regrette l'absence de mon collègue. Les délégués en question lui ont remis en main propre certains documents se rattachant à la réclamation qu'ils font valoir auprès du Gouvernement. Comme mon collègue, malheureusement, est absent, je ne saurais utiliser ces documents ce soir, et par conséquent je ne suis pas en mesure d'exposer devant la Chambre les demandes de ces vétérans du Nouveau-Brunswick aussi bien que j'aurais voulu le faire. En même temps, je donne mon entier acquiescement à la résolution formulée par le député de Jacques-Cartier (M. Monk) et j'en suis convaincu, toute la députation a écouté avec bonheur le magistral exposé qu'il nous a fait des réclamations de ces vétérans. Il est possible que quelques-uns d'entre eux n'aient pas subi de pertes sensibles ; mais ils n'en est pas moins vrai qu'ils ont bravement fait leur devoir, et qu'ils ont vu le feu.

M. R. N. WALSH (Huntingdon) : Je désire formuler une courte observation à l'appui de la résolution à l'étude. Je représente ici un comté qui a participé activement à la résistance organisée contre l'invasion fénienne, et je puis bien affirmer que ceux qui offrirent alors leurs services eurent pour unique objectif et seul mobile la défense de leur pays, sans songer même si jamais, plus tard, le pays reconnaîtrait par quelque récompense, leurs services. Ils eurent à supporter des misères et des privations, et je ne crains pas de l'affirmer, c'est grâce à ces vétérans et à leur loyalisme que l'invasion fut repoussée avec tant de succès et de célérité. Ces vétérans figurent parmi nos concitoyens d'élite. Non seulement ils ont consacré à la défense du pays un temps précieux, mais—et c'est là un fait que je signale tout particulièrement au ministre—dans le comté en question, le Gouvernement n'a pas été obligé de pourvoir à des frais, au logement des soldats ; car ils ont été logés et nourris chez les familles des volontaires qui étaient allés combattre l'ennemi et cela sans aucune rémunération. Le même esprit règne encore aujourd'hui dans ce comté et si, demain, il surgissait de nouveaux troubles, nous offririons nos services tout aussi volontiers que le firent ces vétérans à l'époque en question, et cela sans nous soucier de la rémunération.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : J'espérais que le premier ministre ou le ministre de la guerre des Cantons de l'Est nous adresserait la parole sur cette question ; mais ils observent un religieux silence.

On a rappelé ici le fait qu'une de ces invasions eut lieu en 1866, avant l'établissement du régime de la confédération. Que le ministre de la milice veuille bien consulter le rapport de l'auditeur général, G—17, et il constatera qu'il y figure encore des pensionnés militaires pour le Haut-Canada ; car il y a encore quatre pensionnaires sur la liste, qui reçoivent de l'Etat une solde, en retour de services rendus au pays dans la milice du Haut-Canada, antérieurement à l'époque de la création de la confédération canadienne. Il existe donc un précédent qui autorise le Gouvernement à rémunérer ces vétérans. Le ministre affirme à bon droit que les militaires appelés sous les drapeaux en 1866 venaient des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse comme des anciennes provinces du Haut et du Bas-Canada ; et indubitablement ceux qui ont volé à la défense du pays à cette époque, sont tous également méritants, qu'ils se soient rendus à la frontière et qu'ils l'aient protégée, sous le feu de l'ennemi, ou qu'ils aient servi sur les lignes de communication et expédié des munitions et des provisions aux troupes en campagne. Les hommes qui sont exposés au feu ne le sont peut-être qu'une fois l'an, tandis que ceux qui travaillent sur les lignes de chemins de fer, vingt-quatre heures par jour peut-être, sont tout aussi méritants que les soldats qui vont au feu. Aussi, l'argument formulé par le ministre au sujet des volontaires qui ont combattu à Ridgeway me semble inadmissible. Toutefois, il ne saurait faire doute qu'en 1870, et c'est l'époque à laquelle s'applique la motion du député de Jacques-Cartier (M. Monk), nombre de miliciens ont été en service actif le long de la frontière de Québec, pour repousser l'invasion. Il faut ici apporter une rectification à l'assertion du ministre qui place à 200 le nombre des miliciens à Eccles-Hills et à 250 le nombre de ceux qui passèrent la frontière à Missisquoi. Les chiffres du ministre sont des plus inexacts. Cela me rappelle les comptes rendus des journaux durant la guerre sud-africaine : il y avait toujours chez les Boers, deux tués et quatre blessés. A Eccles-Hill, il y avait quatre mille hommes de l'autre côté de la frontière aux Etats-Unis, et n'eût été l'énergique attitude de notre jeune milice canadienne, tout le pays aurait été envahi par ces renégats vomis par la république voisine. Alors ces jeunes gens coururent se ranger sous les drapeaux, poussés non pas par l'amour du lucre mais mus par le désir de défendre leur pays. Ils ne cherchaient nullement à répandre le sang humain, sauf

dans la mesure où la chose était nécessaire, pour chasser du pays ces envahisseurs.

La réponse à l'appel du Gouvernement en 1866 et en 1870 dénote le même enthousiasme chez notre jeunesse qui accourut se ranger sous les drapeaux, de concert avec les hommes d'âge mûr, afin de participer à l'œuvre de défense et chasser l'ennemi du pays. Le ministre nous a rappelé qu'on avait exagéré le danger et qu'à peine quelques ennemis traversèrent la frontière. Il ne faut pas oublier que l'Angleterre fit la guerre en Abyssinie, afin de délivrer un homme qui avait été fait prisonnier. La Grande-Bretagne envoya toute une armée qui traversa et escalada les montagnes pour pénétrer dans ce pays, afin de venger l'honneur de l'empire. Le mérite de ces soldats fut reconnu ; on leur distribua des médailles et les blessés reçurent des pensions. C'est à tort, à mon avis, que le ministre prétend qu'on a exagéré le danger qui menaçait le pays en 1866 et en 1870. L'opinion régnante aux Etats-Unis à cette époque, était que nous allions recevoir ces féniens à bras ouverts, à leur arrivée au Canada, abattre le drapeau anglais et arborer le drapeau étoilé à côté du drapeau fénien, et si cet état d'âme eût dominé au Canada, il ne saurait faire doute que l'invasion eût atteint de bien plus vastes proportions. Or, lorsque les envahisseurs virent tant d'hommes fidèles au drapeau, de l'autre côté de la frontière, prêts à les rencontrer front à front, tous armés de fusils et d'assez bons tireurs, ce spectacle contribua puissamment à calmer l'ardeur et l'enthousiasme de ces renégats. On a fait allusion a ceux des nôtres qui demeuraient aux Etats-Unis à cette époque et qui offrirent leurs services pour la défense du Canada. De Chicago seul, il nous vint des demandes de la part de 5,000 Canadiens qui offraient de revenir au Canada, au besoin, pour se mettre au service de leur reine et du pays.

J'ignore quelle attitude le Gouvernement entend adopter, au sujet de la reconnaissance des services rendus par ces volontaires. Ici, je veux saisir l'occasion d'ouvrir un avis et cela en toute sincérité : en 1866 et en 1870, ceux qui ont servi sous les drapeaux n'ont manifesté aucun désir de toucher leur solde, bien qu'ils nourrissent l'espoir d'obtenir quelque récompense. Nombre d'entre eux, à cette époque, servirent gratuitement. Je le sais positivement ; car j'eus moi-même l'honneur de porter les armes pendant quelques semaines et je ne sache pas qu'un seul homme de la compagnie dont je faisais partie ait jamais adressé aux autorités de mémoire de solde. Voici donc ce que je suggère au premier ministre ou au ministre de la Milice, à titre de solution de la question. Il y a, nous dit-on, au Nord-Ouest, des millions d'acres de terres. Mainte et mainte fois, au sein du comité de l'agriculture, le ministre de l'Intérieur nous a vanté ces vastes étendues de magnifiques terres arables dans la vallée de la rivière de la Paix.

M. HUGHES.

Si je ne me trompe, c'est là que se dirigent les sociétés de colonisation. Sans vouloir me servir ici de termes flétrissants, je dois avouer que parmi les colons qui nous viennent d'Europe, il y en a un grand nombre qui ne sauraient soutenir la comparaison avec nos propres jeunes gens de Québec, d'Ontario et des Provinces maritimes. Voici donc la proposition que je soumets au Gouvernement : qu'il réserve, dans la vallée de la rivière de la Paix une certaine étendue de terres à l'usage de ces miliciens, et qu'il soit délivré des certificats de terre, au lieu de terrains; ou bien, si le bénéficiaire veut s'établir dans cette vallée, il obtiendra 320 acres, et dans le cas contraire, 160. Il faudrait adopter quelque système de ce genre, afin d'encourager ces individus à aller s'établir sur ces terres. Je tiens à rappeler un autre fait. Lorsque nos jeunes gens revinrent de l'Afrique-sud, on agita la question de leur accorder des certificats de terres ; et un jour, lorsqu'on proposa d'accorder des scrips à ceux qui étaient allés à la frontière et s'étaient enrôlés sous les drapeaux, pour repousser les deux invasions féniennes, le premier ministre répondit à cette proposition en faisant valoir l'argument que, dans un avenir rapproché, il serait créé deux provinces, et que leurs gouvernements respectifs obtiendraient probablement la propriété et la direction des terres domaniales. Mais il a bien eu soin, sous la pression, sans doute de quelque influence occulte, de veiller à ce que les gouvernements des deux provinces n'eussent pas de terres à concéder au Nord-Ouest ; car ces terres domaniales restent sous la direction du gouvernement fédéral. Le premier ministre ne saurait donc plus prétendre que ces individus devront s'adresser aux provinces, à l'instar d'Ontario. Aujourd'hui il est en mesure de réserver une certaine étendue de terre au Nord-Ouest, dans la vallée de la rivière de la Paix. Qu'on limite, si l'on veut, cette concession de terres à la localité en question, et j'en suis convaincu, plusieurs d'entre ceux qui ont servi autrefois, ainsi que leurs fils, seront bien aises d'aller s'établir dans cette contrée et devenir de bons citoyens du Nord-Ouest, au lieu, peut-être, de se laisser entraîner vers l'étranger. J'appuie de tout cœur la motion du député de Jacques-Cartier.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il ne saurait exister de divergence d'opinions ici touchant la dette de reconnaissance contractée par le pays envers ceux qui, répondant à l'appel du devoir, ont quitté leurs foyers, tant en 1866 qu'en 1870, pour repousser l'invasion fénienne. Cependant, monsieur l'Orateur, s'il faut tenir pour bien fondés les arguments invoqués ici même, aujourd'hui, par l'auteur de cette motion, le député de Jacques-Cartier, et par ceux qui lui ont prêté leur appui, cela ne fait guère l'éloge des gouvernements

précédents qui ont présidé, depuis cette époque, aux destinées du Canada.

On ne saurait oublier qu'il s'est écoulé près de quarante ans depuis l'époque où ces concitoyens furent appelés, la première fois, sous les drapeaux, au service du pays, afin de repousser les envahisseurs. Le premier appel aux armes retentit en 1866 et le deuxième en 1870 ; or, jusqu'en 1896—sauf erreur—je ne sache point qu'on ait tenté quelque effort en faveur des volontaires de l'époque en question, afin d'obtenir, à leur bénéfice, une plus ample récompense que celle qu'on leur accorda, à l'issue de ces malheureux événements.

M. SAM. HUGHES : Il a été tenté certains efforts dans ce sens. Je dois rappeler au premier ministre que le colonel McLennan, de Glengarry, longtemps avant l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir en 1896, manifesta un très vif intérêt das cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Qu'en est-il résulté ?

M. SAM. HUGHES : Le parti conservateur perdit le pouvoir et fut remplacé, au timon des affaires, par le parti libéral ; jamais nous n'avons été en lieu de prendre d'initiative à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER : Le parti conservateur a été en bon lieu de prendre à cet égard toutes les mesures qu'il désirait adopter. C'est en 1896 que, à titre de chef du cabinet, je dus aborder l'étude de cette question, et ceux qui s'adressèrent à moi dans cette circonstance, me répétèrent que les volontaires n'avaient reçu aucune récompense. Eh bien, nous étudiâmes la question, et il fut constaté qu'à l'issue même de l'invasion de 1870, le gouvernement et le parlement du jour prirent, d'un commun accord, l'attitude généralement adoptée en pareilles circonstances chez toutes les nations civilisées ; ils se chargèrent de pourvoir aux besoins des veuves et des orphelins des volontaires qui avaient perdu la vie et ils pensionnèrent ceux qui avaient été mutilés ou blessés, dans l'accomplissement de leur devoir. Le gouvernement du jour estima qu'il devait se contenter de reconnaître, comme cela se pratique d'ordinaire les services de ceux qui avaient perdu la vie ou qui avaient été blessés ou mutilés. Or, aujourd'hui on nous demande de faire davantage, d'aller plus loin que nos prédécesseurs et d'accorder quelque récompense à ces vétérans. Le député de Hamilton (M. Barker) déclare que ces vétérans ne demandent point de récompense importante ; tout ce qu'ils veulent, c'est qu'on leur dise que le pays a gardé la mémoire de leurs services. Or, ce n'est pas là le texte même de la motion.

La rédaction de la motion ne répond nullement à la pensée exprimée par le député de Hamilton. Ce que ces volontaires veulent, nous dit-il, c'est de savoir que le pays n'a pas oublié leurs services et qu'à cette heure tardive, il est disposé à faire acte de reconnaissance. Il me semblait que nous avions fait notre devoir lorsque, en 1898, nous leur avons accordé cette médaille, si prisée du soldat en général, cette médaille ou cet insigne qu'il peut attacher à sa poitrine et qui prouve à ses concitoyens qu'il a souffert pour son pays. Or, si je saisis bien le sens de la motion présentée par le député de Jacques-Cartier, ce n'est plus simplement la croix, la médaille, l'honneur que le vétéran demande, mais une récompense tangible de ses services. Voici le texte même de la motion :

Il est souhaitable que le Gouvernement canadien reconnaisse de quelque manière tangible les services rendus par nos volontaires canadiens, au cours des incursions des Féniens, en 1866 et en 1870.

A deux ou trois reprises, j'ai eu l'honneur de recevoir les délégués des vétérans et chaque fois je leur ai demandé : que demandez-vous, messieurs? Quel but poursuivez-vous? Généralement, ils m'ont répondu : Nous voulons obtenir des parcelles de terrains dans les territoires du Nord-Ouest. Eh ! bien, le système du gouvernement actuel, système qu'il a invariablement appliqué depuis dix ans, c'est que la terre soit réservée aux travailleurs de la terre, aux ouvriers de l'agriculture, que chaque acre, chaque quart de section soit le patrimoine de celui qui veut se créer un foyer. Le député de Jacques-Cartier se révèle parfois équilibriste de mérite sur ces questions : Pourquoi, s'écrie-t-il, n'accordez-vous pas à ces vétérans les privilèges que vous attribuez à des inconnus, à des étrangers ? Puisque vous accordez un lopin de terre à l'étranger, pourquoi le refuser à ces vétérans ? Pour mon propre compte, je ne vois absolument rien qui s'oppose à la proposition de l'honorable député. Mais, allant au devant de la réponse, il ajoute qu'ils sont trop âgés pour commencer une exploitation agricole. Je le crois sans peine, puisqu'il y a déjà quarante ans que se sont déroulés les événements auxquels ils ont participé. A coup sûr, les volontaires qui ont combattu à Ridgeway et à Pigeon-Hill ne sont guère en mesure d'aller se faire colons. Cette observation, du reste, ne m'est pas inspirée par l'esprit de dénigrement ou d'hostilité à l'endroit de la demande formulée par ces volontaires. Si ces vétérans de 1866 veulent obtenir un patrimoine au Nord-Ouest, nous le leur accorderons volontiers et le ministère aura l'œil à ce que ses fonctionnaires leur indiquent les meilleures étendues de terre afin qu'ils puissent faire choix des parcelles les plus propres à la culture.

Mais j'entends déjà ces vétérans me dire : " Nous étions de force à combattre en 1866, et à aller au feu en 1870, mais comment voulez-vous qu'aujourd'hui, armés de la pioche et de la pelle, nous puissions nous livrer à la tâche ardue du colon? " J'ap-

précie parfaitement cette réforme et j'ajoute que si parmi ces vétérans, il se trouve un seul homme qui ne soit pas en mesure de recueillir lui-même son patrimoine, nous voulons bien lui faciliter la tâche. S'il a un fils qui soit prêt à remplir les conditions d'établissement, le Gouvernement sera bien aise de lui témoigner cette reconnaissance. Mais si l'on veut que ces terres soient accordées aux vétérans dans le seul but de leur permettre de les vendre à l'étranger—cet odieux étranger dont nous a parlé le député de Jacques-Cartier—c'est là une proposition qui demande au moins, quelque réflexion. Chaque fois qu'on nous à présenté quelque proposition à cet égard, j'ai demandé aux vétérans : " Etes-vous en mesure de formuler quelque projet tangible qui nous permette de répondre à vos vues, sans préjudice de notre système consistant à donner la terre aux travailleurs de l'agriculture ? "

A l'instar du député de Jacques-Cartier, je préfère les colons d'extraction canadienne à ceux d'origine étrangère ; mais si notre système, que je crois excellent, consiste à accueillir les colons, quel que soit leur pays d'origine, tout ce que nous demandons c'est qu'ils soient honnêtes, robustes, habitués au travail, décidés à se faire citoyens canadiens, et plus encore, propriétaires et travailleurs de l'agriculture, afin de produire des moissons et de contribuer au développement des richesses et de la prospérité générale du pays. L'honorable député dit que c'est avec nos propres nationaux qu'il faut développer ces territoires. J'abonde dans son sens et s'il peut m'indiquer le moyen de réaliser cet objectif, le Gouvernement coopèrera volontiers à tout projet tangible convergeant vers ce but. Je ne saurais, toutefois, que déplorer l'esprit qui a donné naissance à ce débat. Au début de ses observations—j'étais alors absent et je n'ai entendu que la conclusion de son discours—l'honorable député a fait allusion à une promesse que j'aurais faite, la session dernière, celle d'apporter une réponse à une de ses interpellations à cet égard, et il ajoute que je n'aurais pas rempli cette promesse, parce que la chose n'est pas revenue sur le tapis. Si on y eût appelé mon attention, j'aurais été bien aise de porter de nouveau la parole sur la question. Le Gouvernement n'est nullement hostile à cette idée. Cette motion vient d'une façon bien tardive, après un laps de 40 années ; mais il n'est pas encore trop tard et s'il est possible d'élaborer un projet qui nous permette de faire développer nos terres domaniales par nos propres nationaux ou de trouver des patrimoines pour nos vétérans, leurs descendants ou leurs enfants, le Gouvernement mettra volontiers la question à l'étude et fera tout en son pouvoir pour reconnaître d'une façon tangible les services rendus au pays par ces volontaires qui, au risque de leur vie, ont volé à la défense du sol, dans deux circonstances mémorables. Tout évolue avec le temps, et nos idées en 1906 ne cadrent évidemment plus avec celles de 1866 et de 1870. Le Gouvernement du jour crut sans doute remplir consciencieusement son devoir envers les vétérans et les volontaires, qui étaient allés combattre aux risques de leur vie, en se chargeant du soin des veuves et des orphelins de ceux qui n'étaient plus et en accordant des pensions aux invalides. Or, aujourd'hui, les temps sont changés et l'on vient nous dire qu'il faut reconnaître d'une façon plus tangible les services de ces vétérans. Je le répète le Gouvernement mettra volontiers à l'étude une résolution de ce genre. Mais si l'on demande qu'il soit accordé des terres à ces vétérans, dans un but de spéculation, c'est là une proposition qui veut être plus mûrement étudiée par le Gouvernement, avant qu'il puisse y donner son adhésion.

Sir WILFRID LAURIER.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre a fait allusion à la prétendue inaction d'un gouvernement antérieur, mais il avait eu bien soin de nous dire, au début, que ceux qui avaient participé aux campagnes de 1866 et de 1870 n'avaient pas présenté de demande, avant l'époque de l'avènement du parti libéral au pouvoir. Je ne saurais dire comment les choses se sont passées, mais d'après les propres paroles du premier ministre, corroborées par celles de son collègue, le ministre de la Milice, voilà dix ans que la question est à l'étude, le Gouvernement en ayant été saisi en 1896, alors qu'une délégation se rendit à Ottawa auprès des ministres. Rappelons les paroles prononcées par le premier ministre, la session dernière :

> La question est à l'étude et sans vouloir m'engager, je déclare que j'apporterai une réponse, au cours de la session.

La formule employée ici par le premier ministre est similaire à celle dont il s'est servi au sujet de la revision du tarif, au cours de la prochaine session de novembre ; et cette dernière promesse, je l'espère, sera plus fidèlement exécutée que celle dont je viens de donner lecture, car je ne me rappelle pas qu'il ait apporté la réponse promise, la session dernière.

Il est assez difficile d'apprécier l'attitude soit du premier ministre soit du ministre de la Milice. Le ministre de la Milice trouve regrettable que ces volontaires aient formulé leur demande ; il est porté à révoquer en doute leur loyalisme ; mais en dernière analyse, il semble incliner à croire que le Gouvernement pourrait leur accorder une récompense ; au moins, dans cette mesure-ci, il pourrait apporter quelques modifications aux conditions qui régissent l'acquisition des patrimoines au Nord-Ouest. Il ajoute qu'il y en a un trop grand nombre à récompenser. Il nous donne à entendre que cette résolution donnerait naissance à quatorze ou quinze mille ou même à vingt mille demandes, et cependant il ajoute qu'il n'a été distribué que 5,250 médailles.

Sir FREDERICK BORDEN : 15,250.

M. R. L. BORDEN : Le ministre nous a dit aussi clairement que possible qu'il a été distribué 5,000 médailles.

Sir FREDERICK BORDEN : 15,250.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre a dit 15,250, les chiffres ont dû subir quelque métamorphose, de sorte qu'en arrivant à nos oreilles, les cinq mille se soient transformés en quinze mille. J'ai entendu le ministre articuler les chiffres 5,000 avec toute la clarté possible, et j'en ai été frappé au point d'en prendre note. Sans doute, si c'est 15,250, ce nombre concorde bien mieux avec les chiffres auxquels il a fait allusion. Ces vétérans ne dérogent en rien à l'honneur en demandant qu'on mette aujourd'hui à l'étude leurs revendications. Comme l'a observé le député de Hamilton, (M. Barker) ce n'est ni l'amour du lucre ni l'espoir d'une récompense future qui ont été leurs mobiles en prenant du service et les ont poussés à combattre l'ennemi ; mais c'est à une pensée de générosité, c'est à un sentiment de loyalisme qu'ils ont obéi en volant à la frontière, pour repousser l'ennemi. Assurément, cela ne nous empêche pas de tenir compte des éminents services qu'ils ont rendus à leur pays, à ces époques.

Le premier ministre nous a signalé les grands obstacles qui s'opposent à la reconnaissance de leurs services par la concession d'un patrimoine au Nord-Ouest, et il témoigne du plus vif désir que ces terres soient réservées aux travailleurs du sol. Il est vraiment fâcheux que le Gouvernement n'ait pas fait preuve de ce zèle brûlant pour les enfants du sol, lorsqu'il concédait 250,000 acres à la société de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, à $1 l'acre, vendus depuis $8 l'acre. Il est encore étonnant que le Gouvernement n'ait pas été animé du même zèle contre l'agiotage créé au sujet de ces terres ; il est singulier, dis-je, que tout en manifestant le vif désir de voir les travailleurs du sol s'emparer de ces terrains, le Gouvernement ait, de temps à autre, délivré des certificats de terres qui n'ont abouti qu'à enrichir les spéculateurs. Il me semble assez singulier que le Gouvernement verse la somme d'un louis par tête d'immigrant recruté en Europe, à destination du Nord-Ouest, tandis qu'il hésite à apporter le moindre tempérament aux conditions d'établissement, en faveur d'hommes qui, il y a quarante ans, sont accourus, au risque de leur vie, à la défense du pays.

Mon honorable collègue, le député de Jacques-Cartier a obéi à une fort louable pensée en présentant cette motion. J'ai prêté une religieuse attention à ses observations et il ne s'est pas échappé de ses lèvres une seule parole qui respirât soit l'esprit de parti soit tout autre sentiment inavouable. Il a fait valoir avec calme et modération les vœux des vétérans, et en vérité, la cause que défend le premier ministre doit être bien désespérée, puisqu'il cherche à étayer son plaidoyer sur un aussi faible argument que l'imputation de certains mobiles qui auraient poussé mon collègue à présenter sa motion. Si le nombre des réclamants est aussi élevé que le prétend le ministre de la Milice, alors le Gouvernement a le devoir d'étudier quelle doit être l'étendue de la récompense que le pays doit accorder, en pareilles circonstances. Il semblerait convenable d'accorder une récompense tangible. Au cours des dix années passées, je l'affirme sans crainte, il s'est fait une exploitation systématique des terres domaniales au Nord-Ouest, au bénéfice des amis du gouvernement actuel, et la dîme seule des terres ainsi accordées aux amis des ministres aurait suffi pour satisfaire à toutes les demandes présentées par ces vétérans. La réponse apportée à la motion de mon honorable collègue (M. Monk), par le premier ministre et par le ministre de la Milice, ne saurait s'imposer ni au bon sens ni à l'esprit de générosité de la députation. Mon honorable collègue ne cherche nullement à imposer ses vues au Gouvernement sur le mode à adopter pour reconnaître les services de ces volontaires. Le ministre de la Milice a déclaré, en substance, qu'il est souhaitable de leur accorder une récompense convenable, et le premier ministre semble avoir vaguement fait le même aveu. En pareilles circonstances, le Gouvernement ferait acte de sagesse en adoptant cette motion et en veillant à ce que les demandes présentées par ces volontaires reçoivent, à brève échéance, une reconnaissance tangible, bien que, en dernière analyse, cette récompense puisse se résumer à une concession de nature fort modeste.

M. MONK : Je ferai observer au ministre de la Milice que la rédaction de ma motion est assez élastique pour s'étendre aux demandes formulées tant par les volontaires des Provinces maritimes que par ceux des provinces d'Ontario et de Québec. Naturellement, dans ma pensée je n'ai point tenu compte des événements accomplis en 1866 et en 1870 dans les Provinces maritimes, mais ma motion s'applique, sans doute, aux volontaires de ces provinces. Le ministre de la Milice a bien voulu me rendre ce témoignage que mon exposé de la question respirait le calme et la modération. A mon sens, le premier ministre ne saurait à bon droit s'autoriser de mes paroles pour affirmer qu'il regrette l'esprit qui avait provoqué ce débat. Au cours de mes observations, je n'ai pas empiété sur le terrain politique, et en proposant ma motion, je voulais uniquement que la question fut soumise à la Chambre et discutée au fond, indépendamment de toute considération d'ordre politique. Le premier ministre, de concert avec le ministre de la Justice, a déclaré que s'il était possible de modifier en faveur de ces vétérans les conditions d'établissement applicables aux immigrants venant de l'étranger, et que l'on fit au Gouvernement une

proposition acceptable, celui-ci y souscrirait volontiers.

En réalité, c'est avouer que ma motion est bien fondée. Dès 1901, la province d'Ontario a déclaré législativement qu'il était souhaitable et juste de reconnaître les services de nos volontaires. Mon honorable collègue, le député de Peel (M. Blain) vient précisément de me mettre sous les yeux un statut de l'assemblée législative de la province d'Ontario, chap. 6, I Edouard VII, où il est statué non seulement en faveur des volontaires de 1866, et de 1870, mais encore au bénéfice d'autres cadres de notre milice dont il a été question, cet après-midi. Le Parlement pourrait fort bien adopter quelque disposition législative de nature similaire à cet égard. Il ne s'agit nullement ici de politique de parti, et comme il y a lieu de le croire, d'après les paroles tombées des lèvres du ministre de la Milice et de celles du premier ministre lui-même, si le Gouvernement est disposé à accéder aux vœux de ces volontaires, non pas en grevant notre budget d'une nouvelle dépense ni en s'imposant quelque sacrifice, mais en leur facilitant l'acquisition de ces patrimoines au Nord-Ouest, alors pourquoi le cabinet ne le déclare-t-il pas franchement en acceptant ma motion, quitte à débattre, plus tard, avec les intéressés les conditions à remplir? Si le ministre de la Milice veut bien m'en croire, il agirait sagement en laissant adopter ma motion.

Sir F. BORDEN : Je suggérerais à l'honorable député d'accéder à ma demande et de retirer sa motion. Plus tard, s'il n'est pas pris d'initiative à cet égard, il choisira l'occasion favorable pour saisir de nouveau la Chambre de sa proposition. Il avoue qu'il a reçu de la bouche du premier ministre et de ma part, des assurances satisfaisantes; alors qu'il suive mon avis, en retirant sa motion pour le moment au moins, afin de mettre le Gouvernement en lieu d'étudier la question.

M. BERGERON : J'adjure mon honorable collègue (M. Monk) de ne pas acquiescer à la prière du ministre de la Milice. Notre collègue a droit à toutes nos félicitations, pour avoir saisi la Chambre de cette question et nous en avoir fait un si lucide et si magistral exposé. On s'explique difficilement que le premier ministre ait trouvé matière à critique dans l'attitude de mon honorable collègue, en soumettant sa motion à la Chambre.

La chose est d'autant plus inexplicable que le Gouvernement convient virtuellement de la justice de la réclamation formulée par l'auteur de la motion. En pareilles circonstances, il me semble, le Gouvernement par la réponse qu'il a apportée, ne fait qu'ajouter l'insulte aux torts du passé. Depuis 1896, ces vétérans, à trois reprises différentes, se sont rendus auprès du premier ministre pour lui exposer leurs demandes et ils ont essayé d'obtenir du chef du cabinet une réponse favorable. Cependant, le seul argument que le chef de la droite a fait valoir aujourd'hui, pour justifier son refus d'acquiescer à l'adoption de cette motion, c'est qu'avant 1896, jamais il n'avait soupçonné l'existence de pareilles revendications de la part des vétérans. La chose se conçoit facilement. Lorsque ces honorables messieurs siégeaient à la gauche, ils pressaient ces vétérans de porter le parti libéral au pouvoir, leurs promettant qu'une fois au timon des affaires, ils veilleraient à ce que les services des volontaires fussent reconnus. Donnez-nous le pouvoir, s'écriaient-ils, et nous ferons droit à toutes vos demandes, à tous vos vœux. Or, lorsque, en 1896, les vétérans, forts de ces promesses, se présentèrent devant le premier ministre, il les congédia en leur prodiguant force compliments et sourires, les priant de croire que pour être ajournée, l'affaire n'en marcherait que mieux plus tard. En 1903, ils revinrent à la charge et on ajourna encore l'affaire en faisant valoir un argument a peu près similaire, mais en les assurant que le Gouvernement avait à cœur leurs intérêts et qu'il ferait certainement quelque chose. Nouvelle entrevue, nouveaux efforts en 1905, suivis des mêmes résultats. Bref, comme on n'a cessé de piétiner sur place à cet égard, mon honorable collègue (M. Monk) a pris la seule ligne de conduite à suivre en pareille occurrence, en saisissant le Parlement de cette affaire. Si le Gouvernement ne veut pas prendre l'attitude voulue à l'égard de ces vétérans, alors c'est la Chambre des communes qui a le devoir de manifester sa pensée, et voilà pourquoi j'espère que mon honorable collègue ne retirera pas sa motion. Que le Parlement élève la voix. Voilà déjà bien longtemps que ces volontaires ont marché contre les féniens : ces événements datent de 1866 et de 1870. Je regrette que l'Etat n'ait encore rien accordé à ces volontaires, et si le blâme en retombe sur le défunt cabinet, je ne veux nullement me constituer son défenseur ici. Je le répète, il faut que cette affaire aboutisse. Comme on l'a observé, ce soir, il nous faut une milice, et il importe que les jeunes Canadiens qui s'enrôlent dans la troupe soient bien convaincus que le pays apprécie leurs services. J'ai été étonné d'entendre le ministre de la Milice établir une distinction entre ceux qui ont réellement marché contre l'ennemi et sont allés au feu et ceux qui attendaient l'ordre de marcher de l'avant. C'est la première fois que j'entends établir pareille distinction. Mon impression a toujours été que du moment qu'un régiment est appelé sous les drapeaux et que les soldats quittent la caserne, ils sont en service actif. Si le Gouvernement continue à piétiner sur place, tous ceux qui ont répondu à l'appel, à cette époque et sont allés, le fusil à l'épaule, à la rencontre de l'ennemi, tous ces vétérans, dis-je, reposeront dans la paix

du tombeau, avant que nous ayons même songé à les récompenser de leurs services.

On a péroré à perte de vue sur les pensions que le gouvernement des Etats-Unis attribue aux soldats qui ont combattu au cours de la guerre civile. A mon avis, s'il est quelque chose qui ait contribué à grandir les Etats-Unis dans l'opinion du monde civilisé, ce sont ces pensions. Le peuple américain a prouvé par là qu'il sait reconnaître et apprécier les services de ceux qui ont combattu pour une cause dans laquelle s'incarnent à ses yeux, les plus chers intérêts du pays. Certes, il est flatteur pour notre patriotisme de savoir que ces concitoyens qui ont marché contre l'ennemi en 1866 et en 1870 n'ont pas eu pour mobile l'espoir de la récompense. Quelques-uns d'entre eux ont porté la parole dans cette Chambre, ce soir et tous s'accordent à dire que pareil mobile était absent de la pensée des miliciens de cette époque. Nous sommes fiers de leur patriotisme et nous n'en saurions douter; si demain le pays avait besoin des services de notre milice et des volontaires, nous verrions se répéter ces actes de patriotisme. Pour nous, représentants du peuple, ce serait forfaire à notre devoir que de ne pas saisir l'occasion favorable qui se présente de prouver que nous savons priser à leur véritable valeur les services de ces concitoyens. Le ministre de la Milice n'avait jamais songé, sans doute, que le débat prendrait pareille tournure. D'abord, en réponse au député de Jacques-Cartier, auteur de la motion, il déclara qu'il ne ferait absolument rien. Puis, lorsque, de concert avec ses amis du parti ministériel, il eût compris à quoi aboutirait cette résistance, le premier ministre déclara qu'il pourrait tenter quelque chose mais qu'il n'en ferait rien, parce que la demande venait de l opposition. Alors le ministre de la Milice pria mon collègue de retirer sa motion et promit de prendre initiative à cet égard. Monsieur l'Orateur, c'est là se moquer du bon sens de la Chambre. Si je ne me trompe, on a prouvé, ce soir, qu'en 1866, nos volontaires demeurèrent trois mois durant, sous les armes. Or, nombre de députés savent à combien de dangers on est exposé dans la vie des camps. J'ai ici une lettre datant de 1866 et où il est question d'une émeute parmi les troupes postées à Cornwall. Cela fait voir les dangers auxquels s'exposent ceux qui s'enrôlent dans la troupe ou qui sont prêts à marcher contre l'ennemi. Cette lettre est datée de Montréal, 4 août 1866 ; elle est adressée au capitaine Wall et porte la signature de John S. McDougall. En voici le texte :

Je suis heureux de pouvoir vous informer que le major général, au cours de ses observations sur la dernière cour d'enquête à Cornwall a loué tout spécialement la conduite que vous avez tenue, le soir de la mêlée.

Croyez-moi,

Bien à vous,

J. S. McDOUGALL.

Au capitaine Wall,
Régiment d'Hochelaga.

Il y aurait eu, peut-être, des pertes de vie à déplorer ; on ne saurait dire ce qui serait arrivé, si cet officier n'eût exposé ses jours, pour apaiser cette émeute. Qu'est-ce qui engagerait aujourd'hui un homme dans la même situation, qu'il soit capitaine ou simple soldat, à exposer sa vie, en présence de l'indifférence manifestée par le Gouvernement ou le Parlemnt à l'égard de ces volontaires?

Le premier ministre vient de nous dire que les terres de l'Ouest sont le patrimoine réservé à ceux qui veulent les exploiter immédiatement. Pourquoi le Gouvernement n'accorderait-il pas à ces vétérans, disons 50 acres de terre, s'il ne veut pas donner 100 acres, enfin une récompense quelconque de leurs services, et cela indépendamment de la question de savoir s'ils sont prêts, oui ou non, à aller s'y établir? Je ne veux pas abuser des instants de la Chambre ; qu'il me suffise d'ajouter qu'il est regrettable que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ait pris pareille décision, après avoir promis à ces vétérans, depuis dix ans, qu'il ferait droit à leurs demandes.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Je tiens, d'abord, à offrir mes félicitations au député de Beauharnois (M. Bergeron), qui, après avoir siégé ici, dix-huit années durant, sous le régime conservateur, s'est enfin réveillé de son long sommeil, nouveau Rip Van Winkle, et a compris les dangers inséparables de la vie des camps et l'urgence de reconnaître d'une façon tangible les services de ceux qui ont combattu en 1866 et en 1870. Il se demande pourquoi au cours de ces dix-huit années, on n'a jamais songé à récompenser ces militaires, et il édifie à cet égard une thèse assez peu intelligible. S'il est un enseignement qui se dégage du débat qui s'est déroulé ici, ce soir, c'est que cette motion n'est qu'un trompe-l'œil, une ruse politique. Je suis fort partisan de l'idée tendant à reconnaître d'une façon tangible les services des vétérans, survivants de cette époque, et aux héritiers de ceux qui sont morts en combattant, ou en service actif ; et je l'avoue, j'aurais été heureux d'appuyer la motion soumise à la Chambre, si le ministre de la Milice et le premier ministre ne nous avaient donné l'assurance que le Gouvernement étudierait la question, se rattachant à la récompense à accorder à ces vétérans. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) il me semble, avait le devoir d'accepter cette promesse du Gouvernement. Le ministre de la Milice a ajouté : "Acceptez cette promesse de notre part, pour le moment, et si le Gouvernement ne s'exécute pas, alors vous pourrez saisir de nouveau la Chambre de la question." Si on demande les avis, je me ferai un devoir de repousser cette motion.

J'entends des exclamations venant de la gauche. Ah ! ces messieurs comprennent difficilement qu'un député puisse afficher de

l'indépendance ici. Oui, aux yeux de ces honorables députés qui, pendant dix-huit longues années ont siégé dans les froides ombres de l'opposition, y compris le député de Victoria, d'un patriotisme si exubérant, il est inconcevable qu'un député puisse faire acte d'indépendance dans cette Chambre ; mais j'ajouterai que, au cours de ce débat, j'ai senti se réveiller toutes mes sympathies pour la cause des militaires, défenseurs du pays, thèse qui fait le fond de la discussion; et je l'avoue, jusqu'au moment où le premier ministre (Sir Wilfrid Laurier), de concert avec le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) a donné à la Chambre des députés la promesse en question, j'avais l'intention de voter en faveur de la motion. Mais, après avoir constaté que cette motion n'est qu'une ruse politique, un trompe-l'œil, je veux la repousser par mon vote, si l'on en vient aux avis. Le Gouvernement, nous en sommes convaincus, fera son devoir, lié qu'il est par cette promesse du premier ministre et du ministre de la Milice. Il n'est pas un seul député, au sein de cette Chambre, ni un seul homme, au pays, qui ne veuille reconnaître le patriotisme de ceux qui ont combattu, pour la défense du sol canadien en 1866 et en 1870. Ces volontaires ont droit à la reconnaissance publique, au même titre que les soldats qui sont allés combattre pour l'empire. Ces défenseurs du sol de la patrie canadienne ont obéi, j'en suis convaincu, à une pensée de patriotisme et à la voix du devoir.

Le député de Hamilton (M. Barker) nous a raconté ici, ce soir, les épreuves cruelles subies par quelques-uns de ces volontaires. Toutes nos sympathies leur sont acquises et pour ma part, je suis d'avis qu'il est convenable et juste de reconnaître leurs services. Le premier ministre et le ministre de la Milice ont fait une promesse dans ce sens, et en pareilles circonstances, nous avons le devoir, nous députés ministériels, de repousser la motion présentée par le député de Jacques-Cartier (M. Monk), motion qui, peut-être contre son intention, a été tellement exploitée ici qu'elle n'est plus désormais qu'un simple expédient destiné à escamoter des votes.

M. G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Je désire tout simplement poser ici une question, afin de m'éclairer. Voilà un des partisans à outrance dans cette Chambre, un homme remarquable, en vérité, pour son indépendance ; à peine s'écoule-t-il une session. . .

M. LOGAN : Je n'ai jamais transigé avec mes principes.

M. FOSTER : Jamais vous n'avez eu de principes à sacrifier, et cette indépendance tant vantée, vous l'avez prouvée en prêtant votre appui à tous les projets du Gouvernement. En présence du président de la Chambre, ce partisan à tous crins vient déclarer qu'il y a dix minutes, il avait juré, au plus intime de son être, de voter l'adoption de la motion du député de Jacques-Cartier (M. Monk). Oui, il avait foi dans le principe servant de base à cette proposition ; toutes ses sympathies étaient acquises aux héros de 1866 et de 1870. Son âme s'inspirait de leurs sacrifices et de l'esprit même de leur loyalisme et de leur dévouement. Oui, il voterait de grand cœur l'adoption de la motion. Il aperçoit le premier ministre et la martiale figure du ministre de la Milice. Je les combattrai tous deux, s'écrie-t-il ; je voterai en faveur de la résolution, malgré eux. Le premier ministre prend la parole et fait une promesse qui calme les scrupules de conscience du député de Cumberland (M. Logan).

Même l'honorable député de Cumberland, (M. Logan) s'est déclaré satisfait de la promesse de récompense qu'il a faite. Maintenant, je le demande, quelle est cette promesse de l'honorable premier ministre? Tous, de l'autre côté de la Chambre, l'ont entendu ; nous-mêmes, de ce côté-ci, l'avons écouté, l'oreille au guet. Qui se lèvera pour rendre exactement en anglais la promesse que le premier ministre a faite ? Le pouvez-vous, monsieur l'Orateur ? Qui donc le peut? Moi, je ne le puis, quoique j'aie la prétention d'être un bon interprète de l'anglais, surtout lorsqu'il est parlé avec la perfection que déploie habituellement l'honorable premier ministre. Si cependant je m'efforce de trouver une signification à sa promesse, cette promesse si franche, si tangible, qui a pu satisfaire les aspirations martiales de l'honorable député de Cumberland (M. Logan), je comprends qu'il a voulu dire qu'il n'hésitera pas à donner à ces patriotes une aussi bonne chance d'obtenir 160 acres de terres que la chance qu'il a donnée aux Galiciens, aux doukhobors, aux Syriens et aux Mésopotamiens. Ces terres sont gratuites et n'importe qui peut les avoir, moyennant $10 pour les frais d'inscription. M. le premier ministre a-t-il offert rien de plus à ces vétérans? Qui se lèvera pour soutenir l'affirmative ? S'il a offert rien de plus, je ne l'ai pas entendu; je crains que personne, des deux côtés de la Chambre, ne l'aie entendu. Qu'est-ce donc qui a pu satisfaire l'ardeur dévorante de l'honorable député de Cumberland pour ces vieux vétérans, lui qui, depuis dix ou douze ans, a toujours obéi aux aspirations de sa noble et fière indépendance, en votant pour toutes les mesures que le Gouvernement lui a demandé d'appuyer ? Et l'honorable ministre de la Milice —quelle promesse réelle a-t-il faite? Il a dit à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) : " S'il vous plaisait de retirer cette motion, vous pourriez être certain que . . . nous donnerons quelque chose?. . . Non, il n'a pas promis cela, mais " que nous étudierons la question ". Puis il a ajouté : " Si nous ne faisons pas ce que vous pensez que nous devrions faire, vous présenterez votre motion à nouveau." Merci du peu. Je suppose qu'il est loisible à l'honorable député (M. Monk) de la proposer de nou-

veau, quand il lui plaira. Mais où donc sont ces promesses précises qui ont transformé ce major belliqueux, défenseur des droits des patriotes de 1866 et de 1870 en un interprète équivoque des motifs de l'honorable député de Jacques-Cartier ? Il arrive des choses étranges parfois au sein du Parlement. En voici un exemple.

M. W. B. TELFORD (Grey-nord) : En ma qualité de vétéran de 1866, et de représentant de ces volontaires, je remercie cordialement les honorables députés de la gauche pour toutes les bonnes choses qu'ils ont dites de nous, de notre courage, de notre dévouement au pays, de notre loyauté, et le reste. Mais j'ai des doutes sur la sincérité de leurs paroles. Ayant attendu vainement pendant dix-huit ans pour recevoir des honorables députés de la gauche, lorsqu'ils étaient au pouvoir, la reconnaissance de nos services, j'aime encore mieux m'en rapporter aux bonnes intentions tardives de l'honorable ministre de la Milice (M. Borden) et de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qu'à leurs belles paroles.

M. ROBERT STEWART (Ottawa) : L'opinion émise par l'honorable député de Greynord (M. Telford) sur la sincérité des honorables députés de la gauche à ce sujet, ne m'a pas surpris. J'aurais peut-être préféré ne pas expliquer mon vote, mais je m'y vois forcé par les remarques que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a faites. Ce qui m'a le plus frappé, c'est la prétention de notre honorable collègue que les vétérans de 1866 et de 1870 se seraient présentés en mendiants devant le Gouvernement en 1902, en 1903, en 1904 et encore en 1905. Je proteste contre cette imputation, en ma qualité de vétéran de 1866 et de 1870. Je n'aime pas cette manière de voir; j'accepte plutôt celle de l'honorable député de Hamilton (M. Barker). Il nous a déclaré qu'l n'a demandé aucune récompense spéciale, pas même une médaille, pour avoir volé à la défense de son pays en 1866 et en 1870. Je ne crois pas que ces vétérans soient ce que l'honorable député de Beauharnois a essayé de les peindre. Ils doivent beaucoup de reconnaissance au Gouvernement actuel pour ce qu'il a fait et qui est bien plus tangible que les vaines promesses des honorables députés de la gauche lorsqu'ils étaient au pouvoir. Ces vétérans sont venu devant le Gouvernement lors de l'avènement des libéraux, en 1896, mais la description que l'honorable député de Beauharnois. . .

M. BERGERON : Je crois que l'honorable député fait erreur. Je n'ai jamais dit que les vétérans de 1866 et de 1870 étaient venus ici mendier, chapeaux bas. Je n'ai jamais parlé dans ce sens.

M. STEWART : Il est vrai que l'honorable député n'a pas employé ce langage, mais je crois que je traduis fidèlement l'impression que ses paroles ont créé dans la Chambre. Jamais les vétérans de 1870 n'ont été mus par de tels sentiments. Ils se présentèrent devant le Gouvernement actuel, qui leur accorda la reconnaissance de leurs services que leur avait refusée le gouvernement précédent. Je crois que les vétérans de 1866 et de 1870 sont plutôt comme l'honorable député de Hamilton et qu'ils veulent moins obtenir une récompense tangible que faire reconnaître leurs services par l'Etat.

(La motion de M. Monk, mise aux voix, est repoussée).

Ont voté pour :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lancaster, |
| Ames, | Lefurgey, |
| Avery, | Lennox, |
| Barker, | Léonard, |
| Bergeron, | McLean (Queen, (I.P.-E.), |
| Blain, | Martin, (Queen, (I.P.-E.), |
| Borden (Carleton) | Monk, |
| Brabazon, | Morin, |
| Broder, | Paquet, |
| Chisholm (Huron), | Reid (Grenville), |
| Christie, | Roche (Marquette), |
| Clements, | Schaffner, |
| Crocket, | Staples, |
| Daniel, | Taylor, |
| Elson, | Walsh, |
| Foster, | Wilson (Lennox et Addington), |
| Henderson, | Worthington, |
| Herron, | Wright (Muskoka)—40. |
| Hughes (Victoria), | |
| Ingram, | |
| Jackson (Elgin), | |
| Lake, | |

Ont voté contre :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Archambault, | Laurier (Sir Wilfrid), |
| Aylesworth, | Lavergne (Drum. et Arth.), |
| Beauparlant, | Lavergne (Montmagny), |
| Black, | LeBlanc, |
| Borden (Sir Frederick), | Logan, |
| Bourassa, | Loggie, |
| Bourbonnais, | Lovell, |
| Brodeur, | Macdonald, |
| Bruneau, | Maclean (Lunnenburg), |
| Bureau, | Macpherson, |
| Burrows, | McColl, |
| Caldwell, | McCraney, |
| Calvert, | McLennan, |
| Campbell, | McIntyre, |
| Carney, | McKenzie, |
| Carrier, | McLennan, |
| Carvell, | Marcile (Bagot), |
| Cash, | Marcil (Bonaventure), |
| Chisholm (Antigonish), | Martin (Wellington), |
| Clarke, | Mayrand, |
| Copp, | Meigs, |
| Cyr, | Oliver, |
| Delisle, | Parmelee, |
| Demers, | Paterson, |
| Derbyshire, | Parent, |
| Devlin, | Pickup, |
| Dubeau, | Proulx, |
| Ethier, | Ratz, |
| Finlay, | Reid (Ristigouche), |
| Finlayson, | Rivet, |
| Fisher, | Roche (Halifax), |
| Fortier, | Ross (Rimouski), |
| Galliher, | Ross (Yale-Cariboo), |

| | |
|---|---|
| Gauvreau, | Sinclair, |
| Geoffrion, | Smith (Nanaïmo), |
| Girard, | Smith (Oxford), |
| Gladu, | Stewarts, |
| Greenway, | Talbot (Bellechasse), |
| Hall, | Telford, |
| Harty, | Templeman, |
| Hughes | Tobin, |
| (King, I.P.-E), | Turgeon, |
| Jackson (Selkirk), | Verville, |
| Johnston, | Watson, |
| Kennedy, | Wright (Renfrew), |
| Lapointe, | Zimmerman—90. |

Ont pairé :

| Ministériels : | Oppositionnistes : |
|---|---|
| MM. | MM. |
| Beland, | Perley, |
| Belcourt, | McLaren, |
| Bickerdike, | Seagram, |
| Bole, | McCarthy (Calgary), |
| Boyer, | Ganong, |
| Brown, | Lewis, |
| Conmee, | Armstrong, |
| Costigan, | Haggart, |
| Crawford, | Clare, |
| Dugas, | Maclean (York-sud), |
| Dyment, | Boyce, |
| Emmerson, | Pringle, |
| Fielding, | White, |
| Fitzpatrick, | Sproule, |
| German, | Wilmot, |
| Gordon, | Ward, |
| Grant, | Bennett, |
| Guthrie, | Cochrane, |
| Hyman, | Osler, |
| Knowles, | Bland, |
| Laurence, | Stockton, |
| Laurier | Kemp, |
| (L'Assomption), | Barr, |
| Law, | Tisdale, |
| Lemieux, | Northrup, |
| McCarthy (Simcoe), | Porter, |
| McCool, | Fowler, |
| Miller, | Bristol, |
| Pardee, | Smith (Wentworth), |
| Schell (Glengarry), | Gunn, |
| Schell (Oxford), | Forget, |
| Sifton, | Lalor, |
| Sloan, | Cockshutt, |
| Turriff, | Macdonell, |
| Wilson (Russell), | Jackson (Elgin), |
| Jackson (Selkirk), | |

## MOTION RELATIVE A L'EPIZOOTIE SUR LES PORCS DU COMTE DE KENT.

M. HERBERT CLEMENTS (Kent-ouest) demande le dépôt :

D'une copie de tout ecorrespondance concernant les plaintes reçues par le Gouvernement contre les mesures de quarantaine prises au sujet de l'épizootie sur les porcs du comté de Kent.

Monsieur l'Orateur, c'est mon intention, en présentant cette motion, de protester, dans l'intérêt des cultivateurs du comté de Kent, contre les mesures d'isolement injustes et outrées qui ont été mises en vigueur dans ce comté. Les cultivateurs de cette partie du pays sont toujours prêts à respecter les décisions justes et raisonnables de M. le ministre de l'Agriculture, mais je crois qu'ils ont raison de protester contre les mesures injustes qu'ils subissent depuis plusieurs années.

Il y a cinq ans environ, une épizootie se déclara parmi nos troupeaux, et depuis lors, nous avons une bande de fonctionnaires du Gouvernement qui s'engraissent au détriment de la population. Je proteste en mon nom et au nom de tous les éleveurs de ce comté, contre un tel état de choses. Ces cultivateurs, qui ont dépensé beaucoup d'argent pour améliorer leurs troupeaux, sont inutilement opprimés par ces mesures. L'honorable ministre a répondu, l'autre jour, à des questions qui lui ont été posées devant la Chambre, que l'épizootie n'avait sévi sur les porcs de ce comté, depuis une couple d'années, que dans un township seulement. Nous nous plaignons que les inspecteurs et les médecins vétérinaires touchent de forts appointements de l'Etat pour faire l'inspection dans ce comté et dans des townships où il n'y a pas eu de contagion depuis deux ou trois ans. Si le fléau n'existe pas, je prétends que les éleveurs, qui se sont donné tant de peine pour amener des troupeaux à un haut degré de perfection, devraient avoir le privilège de les exposer dans les foires cantonnales qui se tiennent chaque année dans toute l'étendue d'Ontario. Il est à ma connaissance que le ministre a reçu des demandes à cet effet, et qu'il les a refusées. Ce comté expédie à l'heure actuelle des centaines, des milliers de porcs aux différents établissements de salaison dans la province et dans le pays tout entier. Si je ne craignais d'abuser de l'indulgence de la Chambre, je citerais des cas nombreux où les cultivateurs ont eu à souffrir des rigueurs des règlements de quarantaine. Un grand nombre de fonctionnaires de l'Etat ont été envoyés dans ce comté aux frais du Gouvernement, et se font payer en sus de forts appointements pour enrayer un fléau qui n'existe pas. Je maintiens que c'est une faute du commencement à la fin. Je tiens à féliciter M. Rutherford, médecin vétérinaire du Dominion, qui est, je crois, un bon fonctionnaire, mais je soutiens que l'honorable ministre de l'Agriculture a été mal renseigné. S'il ne l'a pas été, alors il est blâmable d'avoir sanctionné la promulgation des règlements de quarantaine qui sont en vigueur dans ce comté depuis deux ans.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'affirme que le choléra des porcs n'a guère fait de ravages dans le comté. Je doute même qu'il y ait eu un cas prononcé de cette épizootie. Une certaine épizootie a sévi, qui aurait pu être enrayée, si les experts du Gouvernement avaient fait leur devoir. Comme je l'ai dit l'année dernière, dans cette Chambre, le seul remède qu'on ait jamais appliqué est l'abatage, et les règlements de quarantaine ont été exécutés avec une si stupide sévérité, que les cultivateurs en ont été plus qu'ennuyés. Ils ont été obligés de se plier aux exigences dictées par les fonctionnaires qui avaient été chargés de l'exécution de la loi dans cette région. Il était juste que le Gou-

vernement, lors des premières manifestations de la maladie, dans un ou deux endroit de ce comté, prît les moyens les plus propres à enrayer la propagation de la maladie. Je prétends qu'on aurait dû appliquer un remède, qu'on aurait dû employer certaines mesures préventives qui auraient empêché d'abattre inutilement un grand nombre de porcs dans ce comté. Si on avait agi ainsi, il n'y aurait pas eu de plaintes sérieuses. Mais ces inspecteurs étaient envoyés à grands frais sans autre mission, apparemment, que de tuer le plus grand nombre de porcs possible, sans employer les remèdes prescits par l'art pour amener la guérison. Je vais montrer comment ils procédaient. Un cultivateur, par exemple, avait, environ cinquante porcs sur sa ferme, dont il gardait vingt-cinq sur le devant de sa terre et les autres, vers le milieu ou à l'extrémité de ses autres granges. Supposons que ces porcs venaient librement en contact avec les porcs du voisin. Si l'un d'eux mourait, le cultivateur s'empressait toujours de mettre en pratique les règlements prescrits par le département, c'est-à-dire qu'il faisait rapport aussitôt aux inspecteurs. Ceux-ci allaient faire leur tournée officielle. et invariablement il arrivait que tous les porcs, les sains comme les malades, étaient abattus.

Je dis qu'on aurait dû prendre des précautions pour ne pas immoler inutilement d'immenses troupeaux de porcs. Après cet abatage en bloc, le cutivateur était tenu d'enfouir les carcasses sous neuf pieds de terre, d'après les règlements, de les recouvrir de chaux et de laver à la chaux presque tous les bâtiments contre lesquels les porcs avaient pu se frotter. Le cultivateur était encore forcé de ne pas faire d'élevage pendant un an, après quoi, en vertu des règlements, il pouvait se remettre à son ancienne industrie. Environ la moitié des cultivateurs de mon comté ont eu à souffrir des iniques restrictions que le Gouvernement a imposées. Le résultat, c'est que les cultivateurs, devenus craintifs à la suite de ces traitements rigoureux, n'étaient pas aussi empressés de courir après les inspecteurs pour venir inspecter une deuxième fois leurs troupeaux malades, craignant avec raison de les voir abattre tous inutilement. J'ajouterai que dans des centaines de cas des cultivateurs qui avaient eu à se plaindre une première fois, n'ont pas fait rapport de la deuxième infection de leurs troupeaux, et que dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, ils ont peut-être perdu un ou deux sujets seulement. Les autres se rétablirent et furent vendus par les éleveurs aux prix ordinaires du marché. Lors de la première inspection, cependant, leurs porcs avaient été détruits. Leurs propriétaires furent obligés d'attendre un an et de se contenter dans l'intervalle de la moitié de la valeur des troupeaux anéantis. Je crois que la compensation a été augmentée depuis. Il y avait un régiment de fonctionnaires dans ce comté l'année dernière et l'année précédente. Je félicite l'honorable ministre d'en avoir rappelé une partie, ce renseignement m'ayant été fourni en réponse à une question que j'ai posée à la présente session. Mais je vois toutefois que ceux qui sont le plus grassement payés sont encore dans le comté.

Je prétends que les vétérinaires du comté sont le plus en état de servir les fins de l'administration publique et des cultivateurs de cette région, et je m'oppose à l'engagement de ces fonctionaires aux forts appointements, qui ont détruit les troupeaux plutôt, je crois, dans le but de conserver leur situation et de continuer à vivre princièrement, que d'enrayer les progrès de la maladie. Les cultivateurs ayant subi les premières rigueurs de la loi, ne firent plus aucun rapport, de sorte que certains inspecteurs n'eurent plus rien à faire. Les devoirs de ces fonctionnaires consistaient à surveiller les cas de choléra sur les porcs. Quand il n'y avait pas de maladie, ils étaient nommés inspecteurs des porcs, et leur fonction consistaient, dans ce cas, à inspecter tous les chargements de porcs qui partaient de ce comté en destination des établissements de salaison, afin d'empêcher la propagation de la contagion. Du moins, c'était je crois, le but que poursuivait M. le ministre de l'Agriculture. J'ai prétendu, devant cette Chambre, à la dernière session, que cette manière de procéder était inefficace et qu'il aurait fallu imposer une forte amende à ces industriels qui remettent les porcs non engraissés qui leur sont expédiés. Le Gouvernement n'aurait pas eu à payer de gros émoluments à ces fonctionnaires, et les cultivateurs auraient été libres de vendre leurs porcs, engraissés ou maigres, à n'importe quel acheteur qui les eut voulus. Mais après la publication de ces règlements, le cultivateur fut placé dans cette situation : supposons qu'il eût vingt beaux porcs gras à vendre, et qu'il en eût huit ou dix autres pesant de 120 à 140 livres, pas aussi beaux et pas aussi pesants que les premiers ; un acheteur qui serait entré dans sa porcherie, ignorant complètement la différence, les eut achetés tous à un prix déterminé, gras et maigres indifféremment. Quand le cultivateur amenait ses porcs au lieu d'embarquement, il se trouvait face à face avec les individus que le Gouvernement avait nommé inspecteurs ; ceux-ci lui permettaient d'expédier les porcs gras seulement, et le forçaient à ramener les autres. Le cultivateur souffrait ainsi des pertes considérables. Si une amende avait été imposée à l'exploitant d'une salaison le gouvernement aurait été soulagé d'une foule d'ennuis. Je me permettrai de lire une lettre que j'ai reçue d'un grand éleveur de porcs de mon comté, de la ferme d'engrais de Woodburn. Je ne connais pas la couleur politique de celui qui me l'a écrite, mais je partage ses vues, car je les ai entendu émettre très souvent par les principaux éleveurs de mon comté. Il dit :

Monsieur, je prends la liberté de vous écrire au sujet des règlements concernant l'épizootie

sur les porcs, qui sont très injustement mis en vigueur dans le moment, dans le township de Howard.

On supposait l'existence du choléra des porcs, dans deux endroits seulement, dans ce township, pendant le mois de novembre 1904. Les inspecteurs ne jugèrent pas à propos de mettre le township en interdit à cette époque, les cas étant bénins et la contagion improbable. Pour une raison ou pour une autre, ils appliquèrent les règlements de séquestration dans le mois de mai 1895. S'ils eussent été absolument nécessaires, l'application aurait dû dater du mois de novembre 1904. Six mois s'étaient écoulés depuis la disparition des derniers vestiges de la maladie, lorsque ces règlements iniques furent imposés. De fait, c'était commettre une illégalité. La vérité, c'est que les inspecteurs locaux et l'inspecteur régional vivent grassement de ces abus, et nous verrons l'épizootie régner en permanence , si on les laisse libres d'agir. Il n'y a jamais eu un seul cas de la maladie dans ce township. Les règlements ont été mis en vigueur tout simplement pour faire plaisir à certains expéditeurs de l'endroit et rien de plus, j'en suis certain. Une maison de Ridgetown achetait des porcs à l'ouest de ce township, de même qu'à Ridgetown. Elle complétait souvent ses chargements ici ; c'est-à-dire qu'elle amenait des wagons à demi chargés, venant d'un canton mis en interdit, et elle finissait de les remplir ici, ce qu'elle ne pouvait pas faire, à moins que ce township fût également en interdit. Alors on imposait les règlements. Nous avons déjà perdu de $500 à $600 par l'application de ces règlements. Il nous en coûte bien des années de travail et beaucoup d'argent pour améliorer nos troupeaux, et nous n'entendons pas être forcés d'abandonner notre industrie, ce qui ne peut manquer de nous arriver, si on ne suspend l'application de ces règlements. Nous, les éléveurs, serons les derniers à protester contre l'application des règlements qui ont pour but de protéger nos troupeaux, mais quand ces règlements sont appliqués dans l'intérêt particulier des vétérinaires de la localité et pour satisfaire le caprice de quelques commerçants, nous protestons.

Je dirai en terminant que j'exprime les sentiments des cultivateurs et des éleveurs de ce township, quand je dis que ces règlements pernicieux doivent être abrogés immédiatement.

Les inspecteurs de la localité ont trop de pouvoirs. On devrait ouvrir une enquête sur les méthodes qu'ils emploient.

Telle est l'opinion d'un éleveur de porcs de mon comté. Si j'en avais le temps, je pourrais citer des centaines de cas du même genre. Ce n'est pas la première fois que l'attention de M. le ministre de l'Agriculture a été attirée sur cette question, car plusieurs fois, depuis la dernière session, les éleveurs de cette région lui ont demandé de faire cesser cet injuste état de choses. J'espère que l'honorable ministre portera maintenant plus d'attention à cette affaire. Je crois savoir qu'un grand nombre de ceux qui voulaient exposer des sujets à la foire de Guelph, se sont vu refuser cette liberté, et qu'ils ont en conséquence souffert de forts dommages. Je puis assurer l'honorable ministre que ces troupeaux n'ont jamais été

M. CLEMENTS.

contaminés. Si les inspecteurs avaient connu leur profession, ils auraient été capables de distinguer les cas de contagion s'il en existait, et auraient permis aux éleveurs d'exposer les animaux sains dans les foires régionales. En réponse à une question que j'ai posée l'autre jour, l'honorable ministre m'a dit que la maladie n'avait sévi, l'an dernier, que dans le canton de Chatham. Dans le comté de Kent, les cultivateurs dépendent, en grande partie, pour leur subsistance, de l'élevage des porcs, et ces règlements injustes ont amené une dépréciation considérable de leur industrie. Il n'y a pas un seul cultivateur, dans mon comté, qui ne se soumettrait pas à tout règlement raisonnable, dans l'intérêt commun, si c'était nécessaire, mais tous ont des obligations aux règlements actuels et à la manière avec laquelle ils sont appliqués. J'ai toujours prétendu que la maladie venait des troupeaux des Etats-Unis, et j'ai protesté en plus d'une occasion, contre l'importation des porcs des Etats-Unis en Canada. Je félicite l'honorable ministre d'avoir fait cesser le privilège de transport des porcs en entrepôt et d'avoir conservé le marché du Canada pour l'éleveur de porcs canadiens, politique dont l'éleveur des Etats-Unis a toujours joui. M. le ministre des Travaux publics assistait récemment à une convention qui a eu lieu dans mon comté, et à laquelle une résolution a été adoptée pour féliciter l'honorable ministre de l'Agriculture de la fermeté dont il a fait preuve en abolisant le privilège de transport en entrepôt.

Je suis prêt à reconnaître à l'honorable ministre tout le mérite qui lui revient pour cette belle action, mais il reste à savoir si réellement il mérite beaucoup de louanges puisqu'il a pris dix ans à connaître exactement les besoins des cultivateurs du Canada. Si l'abolition de ce privilège a été un si grand bienfait pour les éleveurs de porcs canadiens, l'honorable ministre devrait se rappeler qu'il y a un grand nombre d'autres produits agricoles qui bénéficieraient de l'application de cette même politique. Je n'ai jamais vu moi-même l'honorable ministre se livrer à l'agriculture, mais on me dit qu'il est agronome pratique. Si c'est bien le cas et qu'il ne fasse pas plutôt de la culture théorique, il doit s'imaginer dans quel embarras se trouvent placés les éleveurs du comté de Kent, par l'application de ces règlements relatifs à la séquestration, principalement quand la contagion a presque complètement disparu et que dans bien des townships il n'y a pas eu un seul cas de maladie depuis une couple d'années. Il me semble que l'honorable ministre devrait rappeler les fonctionnaires grassement payés qu'il entretient en permanence dans ce comté et laisser l'application des règlements de police sanitaire aux vétérinaires de la place, qui sont les meilleurs juges en la matière.

L'honorable M. FISHER (ministre de l Agriculture) : J'appuie ai avec plaisir la motion de l'honorable député (M. Clements) et lui donnerai tous les renseignements qu'il demande sur ce sujet. L'honorable député (M. Clements) ne devrait pas se plaindre du congrès des cultivateurs de son comté qui m'a félicité, car il vient de me féliciter lui-même, et il se trouve par conséquent être d'accord avec l'assemblée qui a approuvé la conduite du Gouvernement en prohibant l'importation des porcs des Etats-Unis pour l'abatage en Canada. J'ai regretté d'entendre dire à l'honorable député (M. Clements) que les fonctionnaires du ministère, qui sont chargés de combattre l'épizootie sur les porcs dans le comté de Kent, vivaient grassement sur les meilleurs produits de son comté et qu'ils retiraient des appointements princiers, donnant à entendre qu'ils ne gagnaient pas leur argent et qu'ils ne faisaient pas un travail avantageux. Si l'honorable député veut se donner la peine de feuilleter les Débats, il verra, par la réponse que j'ai donnée, l'autre jour, à sa question, que ces traitements princiers dont il parle se montent à $250 ou $300 par année, ce qui n'est pas du tout scandaleux pour des vétérinaires, des hommes de profession possédant des connaissances scientifiques qui leur permettent de travailler dans l'intérêt public.

M. CLEMENTS : Je n'ai pas parlé du tout de ceux-là.

M. FISHER : Il n'y a qu'un fonctionnaire, M. Perdue, qui reçoit un traitement de $1,400 par année, et grâce à M. Perdue, la compensation de $25,000 à $30,000 que le pays accordait annuellement, il y a quatre ou cinq ans, pour l'abatage des porcs contaminés, a été réduite à moins de mille piastres l'année dernière. Le fléau est à peu près disparu, et si nous avons obtenu ce résultat, c'est grâce à M. Perdue et à ceux qui lui ont aidé, qui connaissaient la maladie et ont su la traiter. Les $1,400 par année qui sont payées à ce fonctionnaire sont de l'argent dépensé aussi à propos que n'importe quel montant dépensé dans les intérêts du pays. L'honorable député a parlé en termes élogieux du docteur Rutherford, qu'il a complimenté sur sa science. Personne ne les méritait plus. Tout ce qui a été fait dans le comté de Kent par rapport à l'épizootie, a été ordonné par M. Rutherford. Il n'a pas jugé à propos, dans les intérêts des cultivateurs du comté de Kent eux-mêmes, et des propriétaires de porcheries de tout le pays, de faire cesser la séquestration dont l'honorable député se plaint. Quand M. Rutherford entreprit, il y a quelques années, de combatre l'épidémie, des milliers de porcs étaient détruits annuellement dans Ontario et des miliers d'autres mouraient de l'épizootie, pour lesquels les cultivateurs ne recevaient aucune compensation. Nous avons payé en un an la somme de $30,000 comme compensation pour l'abatage des porcs contaminés, et nous n'accordions à cette époque qu'un quart et un tiers de la valeur, tandis que nous payons aujourd'hui les deux tiers de la valeur. Cependant, nous avons déboursé, cette année, jusqu'à présent, une somme de moins de mille piastres. Ces chiffres doivent prouver que nous avons traité cette question d'une manière pratique. L'honorable député s'est plaint que certains éleveurs de son comté n'avaient pas reçu la permission d'exposer leurs porcs aux foires. Eh bien, les foires sont la dernière de toutes les places en faveur desquelles je ferais exception aux règlements de séquestration. On choisit d'ordinaire les plus beaux spécimens pour figurer dans les foires, et ce serait rien moins que criminel d'exposer ces bestiaux à la contagion, même la plus bénigne. L'honorable député a fait allusion à la foire des animaux gras, tenue à Guelph. Il sait que les plus beaux individus de la race porcine en Canada y sont exposés, des porcs de race, pour la reproduction, de même que des porcs engraissés, morts ou sur pied. Si nous permettions qu'on amène dans les édifices de l'exposition de Guelph des sujets le moindrement contaminés, nous nous exposerions au blâme le plus sévère. L'honorable député a parlé aussi d'une cure pour l'épizootie des porcs. Je regrette de dire qu'il n'y a pas de cure. On parle de certaines panacées, les journaux d'agriculture en annoncent même plusieurs, mais les hommes de la science ont déclaré qu'ils n'y avait pas de remède efficace. C'est la raison pour laquelle les porcs qui sont atteints de la maladie sont détruits. L'honorable député prétend que ce n'est pas le choléra des porcs, mais une espèce de peste porcine. Je ne suis pas en mesure de donner ma propre opinion sur ce sujet. Je sais que les meilleures autorités en médecine vétérinaire disent que c'est le choléra des porcs. Si l'honorable député préfère son opinion à celle des experts, je ne puis rien y faire.

M. CLEMENTS : Ma principale objection, c'est qu'on a ravagé inutilement les troupeaux dans mon comté et que la maladie n'était pas le choléra des porcs.

M. FISHER : Pas un seul porc n'a été abattu par ordre d'un de mes fonctionnaires, si celui-ci n'était pas certain qu'il s'agissait d'un cas d'épizootie. Pas un seul sujet n'a été abattu pour cause de contact, à moins qu'il ne fût venu en contact direct avec le sujet abattu pour cause de maladie ou mort des suites de la maladie. Nous n'avons jamais pu enrayer la contagion, tant que nous n'avons pas fait abattre les sujets qui étaient venus en contact avec les sujets contaminés. Depuis que nous détruisons non seulement les sujets contaminés, mais ceux qui viennent en contact avec eux, nous avons réussi à enrayer les progrès de l'épizootie. S'il y a comparativement peu de cas de maladie de nos jours, c'est parce que nous

avons suivi strictement la ligne de conduite qu'a tracé le docteur Rutherford, et les résultats parlent par eux-mêmes.

M. CLEMENTS : Je voudrais savoir de M. le ministre pourquoi il a ordonné de mettre le township de Howard en interdit, lorsque l'épizootie n'y a jamais sévi. Cependant ce township a été mis en interdit pour le bénéfice de l'inspecteur de l'endroit. C'est ma conviction que l'honorable ministre pourrait lever la séquestration dans toute l'étendue de ce comté, sans aucun danger. Les inspecteurs n'ont jamais donné leurs raisons d'agir, ni proposé aucun remède. Il y a des centaines de cas où les porcs ont été affectés une deuxième fois, sans que les cultivateurs en fissent rapport aux inspecteurs ; cependant, après avoir abattu les sujets malades, le reste du troupeau revenait à la santé.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS—CLOTURE DE LA SEANCE.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de lever sa séance.

M. R. L. BORDEN : Je ferai observer à l'honorable premier ministre qu'il devait déposer, de jour en jour, sur le bureau de la Chambre, copie des dépositions recueillies devant la commission d'enquête sur les assurances. Je ne sais pas s'il y a pensé.

Sir WILFRID LAURIER : J'en parlerai à l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick).

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir aussi de l'honorable premier ministre si les travaux de construction des deux sections du Transcontinental national, pour lesquelles des soumissions ont été récemment demandées, ont été adjugés.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. R. L. BORDEN : La date de la réception des soumissions est expirée depuis deux semaines.

Sir WILFRID LAURIER : Le 12 ?

M. R. L. BORDEN : Oui, le 12, et les entreprises n'ont pas encore été adjugées ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

(La motion est adoptée.—La séance est levée à onze heures vingt minutes du soir.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 27 mars 1906.

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

## 1re LECTURE

D'un bill (n° 49) relatif à la Banque Provinciale du Canada (M. Bergeron) ;

M. FISHER.

D'un bill (n° 51) concernant un brevet de M. Henry-Luther Houk (M. Campbell) ;

D'un bill (n° 52) constituant en corporation la United Empire Bank of Canada (M. Belcourt) ;

D'un bill (n° 53) relatif à la compagnie du chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie (M. Galliher) ;

D'un bill (n° 54) constituant en corporation l'association dite " The Pacific Marine Underwriters (Limited) " (M. Macpherson).

## 1re LECTURE D'UN BILL RELATIF A LA PACIFIC BANK OF CANADA.

L'honorable M. N. A. BELCOURT (Ottawa) demande à déposer une proposition de loi (bill n° 50) concernant la Pacific Bank of Canada.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : L'honorable député pourrait-il me dire combien de fois cette charte a déjà été renouvelée ?

M. BELCOURT : Je ne saurais le dire. Je ne crois pas que cette proposition de loi ait été déposée avant aujourd'hui.

M. HENDERSON : Elle revient obstinément sur le tapis à chaque session.

(La motion est adoptée. Le bill est lu pour la 1re fois.)

## 1re LECTURE D'UN BILL POUR L'ERECTION D'UN MONUMENT A JOHN YOUNG DANS LE PORT DE MONTREAL.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un bill (n° 55) concernant les attributions de la commission du port de Montréal.

Monsieur l'Orateur, ce bill a pour objet d'autoriser les commissaires du port de Montréal à contribuer à l'érection, dans les limites de la ville, d'un monument à la mémoire de l'honorable John Young. L'année dernière, un projet de loi fut déposé qui autorisait les commissaires à consacrer une somme de $6,000 à cette fin, mais à condition que le monument fût érigé dans les limites du port de Montréal. On s'est aperçu depuis qu'il ne se trouve pas dans le port d'endroit convenable où l'on pourrait ériger ce monument ; c'est pourquoi le présent bill porte que le monument pourra être érigé dans les limites de la ville de Montréal.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Je demanderai au ministre si le Gouvernement projette d'abolir la commission du port de Montréal et de la remplacer par quelque autre organisation ; je lui demanderai aussi s'il est bien vrai, ainsi qu'on l'affirme dans les journaux, que c'est au Gouvernement ou au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il faut attribuer la décision récemment

prise par la commission d'exclure de ses délibérations les représentants de journaux. Si je ne me trompe, cette détermination a été prise en ces derniers temps, et l'on prétend—jusqu'à quel point le bruit est-il fondé ? Je l'ignore—qu'elle a été prise sur les instances ou avec l'autorisation du ministre de la Marine et des Pêcheries ou du Gouvernement.

M. BRODEUR : En réponse à la première demande, je dois dire que le Gouvernement étudie en ce moment la question de la réorganisation de la commission du port de Montréal. Quant à la seconde question, elle relève entièrement des attributions de la commission du port ; par conséquent, le ministre de la Marine et des Pêcheries est absolument étranger à la décision prise par cette dernière.

M. BORDEN : La réponse n'est pas très catégorique. Cette décision a-t-elle été prise sur la demande ou avec l'autorisation du ministre ?

M. BRODEUR : On ne m'a jamais officiellement consulté sur ce point.

M. BORDEN : " Officiellement."

(La motion est adoptée. Le bill est lu pour la 1re fois.)

## INCIDENT.—LE RUISSEAU McLAREN, DANS LE COMTE DE VICTORIA (O.)

M. SAM HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Monsieur l'Orateur, j'aimerais appeler l'attention du premier ministre sur un énoncé que l'on trouve à la page 617 du compte rendu des débats d'hier. Cet énoncé fut fait en réponse à une question relative à la construction d'un chemin à travers le ruisseau McLaren. Je cite les paroles du premier ministre :

Une somme de $2,500 fut inscrite au budget de 1905-1906 à titre de contribution à la construction d'un chemin à travers le ruisseau McLaren ; la municipalité n'ayant pas fait exécuter de travaux, il n'a rien été dépensé.

Ce que je tiens à signaler au Gouvernement se rapporte aux mots " la municipalité n'ayant pas fait exécuter de travaux." Qu'on me permette de rappeler les circonstances.

Autrefois, les bords du ruisseau étaient solides. La navigation ayant pris un certain développement dans le district, un barrage fut établi à Bobcaygeon, ce qui eut pour effet d'élever le niveau de l'eau et d'inonder une grande étendue de terre ; de sorte que pour construire un chemin en cet endroit, la municipalité aurait été obligée, par la faute du Gouvernement, de faire une dépense beaucoup plus considérable que si le barrage n'eût jamais été établi. Il y a quelques années, le Gouvernement ayant été saisi de l'affaire, une somme fut inscrite au budget pour pourvoir à la construction de ce chemin, c'est-à-dire pour remettre la municipalité dans la situation où elle se serait trouvée si le Gouvernement n'avait pas fait élever le niveau de l'eau. Il est bien vrai que le barrage fut construit par le gouvernement provincial ; mais le gouvernement fédéral en ayant pris possession, il se trouve avoir assumé toutes les conséquences qui en dérivent.

M. FOSTER : Que fit le Gouvernement ?

M. SAM HUGHES : Sous le régime conservateur il prit possession du barrage et assuma toutes les conséquences qui en dérivent. La municipalité consentit à faire tout ce qu'elle aurait fait si les eaux se fussent trouvées à leur niveau normal, c'est-à-dire qu'elle est prête à construire le pont, pourvu que les abords en fussent établis de chaque côté du ruisseau. Si le Gouvernement faisait faire de chaque côté du ruisseau un remblai allant jusqu'aux anciens bords, la municipalité ferait alors construire le pont.

Je n'appelle sur ce point l'attention du Gouvernement que dans le seul but de dissiper toute cause de retard relativement à l'exécution de ces travaux indispensables.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Monsieur l'Orateur, je dois dire que mon très honorable ami le premier ministre a donné hier les explications qui lui avaient été fournies par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, de qui relève cette question. Je n'ai aucun renseignement sur le sujet, et je crois que tous mes collègues sont dans le même cas ; mais je m'engage à porter les observations de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) à l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson), qui ne manquera pas d'y répondre comme il convient.

## SUBSIDES—DERNIERE EPREUVE.

La Chambre ratifie, après 2e lecture, les résolutions déjà adoptées par le comité des subsides qui lui en a fait rapport.

## ADOPTION D'UNE RESOLUTION EN COMITE DES VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) propose une résolution ainsi conçue :

La Chambre décide que, pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pendant l'exercice financier expirant le 30 juin 1906, la somme de $161,000 soit accordée à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

L'honorable M. G. E. FOSTER : Il conviendrait, ce me semble, de nous donner quelques mots d'explication avant d'adopter cette résolution. Quel emploi compte-t-on faire des $18,000 destinés à l'Imperial Institute ? Le même a déjà plus d'une fois

servi de prétexte à des énoncés de politique—si tant est que l'on puisse décerner le nom de politique à l'attitude prise par le Gouvernement. Il s'agit ici d'une somme assez considérable. Quelle nouvelle attitude va-t-on prendre aujourd'hui ? Que va-t-on faire ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je dois répondre à mon honorable ami (M. Foster) que depuis nombre d'années il a été inscrit au budget de faibles crédits destinés à l'Imperial Institute de Londres. Eu égard au surcroît de travail occasionné par les expositions, nous n'avons pu étudier cette question d'une manière vraiment effective. Pendant l'exposition de Liège, j'ai profité de ce que M. Hutchison, le commissaire canadien à cette exposition, se trouvait assez près de Londres pour le prier de se rendre en cette ville, afin d'y faire une investigation complète par rapport aux articles canadiens exposés à l'Imperial Institute, et d'y élaborer un projet pouvant, selon lui, aller de pair avec l'intérêt que cette exposition offre au Canada. C'est ce qu'il fit ; il se mit en relations avec notre commissaire à Londres, lord Strathcona, qui fait aussi partie de la commission chargée de l'administration de l'Imperial Institute, étudia la question avec les officiers de l'institution et me soumit ensuite un projet devant impliquer une dépense d'un peu plus de $20,000. Le chiffre me fit hésiter quelque peu ; mais après avoir minutieusement étudié le projet, après avoir communiqué avec lord Strathcona et appris quel était son sentiment à ce sujet, je fus persuadé que si nous devions continuer de tenir une exposition de produits canadiens à l'Imperial Institute, il fallait organiser quelque mesure dans le sens indiqué par le projet de M. Hutchison.

Depuis longtemps des articles envoyées par les différentes provinces sont exposés à l'Imperial Institute, où un certain espace est réservé au Canada. Nombre de ces articles sont vieux ; ils sont là depuis des années. En leur état actuel, ils ne valent guère la peine qu'on les fasse figurer à une exposition canadienne quelconque, et l'ordre dans lequel ils sont disposés n'évoque pas l'idée d'une exposition nationale. Le projet de M. Hutchison comporte une réorganisation complète de l'exposition, afin d'en faire une exposition nationale ; les articles qui peuvent encore servir et ceux qu'on enverra seront disposés de façon à donner une juste idée de nos industries. Ce monsieur nous a fait connaître jusqu'aux plus minutieux détails de son projet dont la réalisation comporterait une dépense d'un peu plus de $20,000. Le crédit annuel met déjà une certaine somme à notre disposition. La majeure partie du crédit de l'année dernière n'a pas été dépensée parce que nous n'avions eu le temps ni d'étudier la question à fond ni d'élaborer un projet. Une somme de $8,000 a été inscrite au budget de cette année, mais elle est en partie destinée à solder les redevances qu'il faut payer chaque année aux autorités de l'Imperial Institute ainsi qu'une partie des appointements et des frais de bureau du conservateur. Sur le crédit destiné à l'Imperial Institute, il reste donc $2,000 ou $3,000, et nous estimons qu'un nouveau crédit de $18,000 nous mettrait en mesure de réaliser le projet.

Lort Strathcona est d'opinion que la mise à exécution du projet de M. Hutchison ajoutera beaucoup à l'apparence et au succès de l'Imperial Institute ; et lorsqu'il aura été réalisé dans tous ses détails, l'exposition canadienne ne sera pas seulement la plus belle, mais elle contribuera à rendre plus féconde que jamais en heureux résultats l'œuvre que poursuit l'institution.

M. FOSTER : A-t-on jamais fait part de ce projet au Parlement ?

M. FISHER : Oui.

M. FOSTER : Quand ?

M. FISHER : Il a été discuté à l'occasion du crédit demandé il y a deux ou trois ans, et, l'année dernière encore, j'exposais au Parlement notre intention d'enlever à cette exposition canadienne sa note provinciale pour lui donner un caractère vraiment national. Je me suis déjà fait ouvrir deux crédits, mais les expositions se sont succédé avec une telle rapidité en Europe qu'il nous a été jusqu'ici impossible de réaliser le projet. Le chiffre de la dépense est beaucoup plus élevé que nous n'avions prévu, mais après avoir pris l'avis de lord Strathcona et du conservateur de l'institut, nous avons cru sage de faire cette dépense, vu que le Parlement avait déjà approuvé notre projet.

M. FOSTER : A-t-on jamais déposé le rapport de M. Hutchison qui semble servir de base au projet ?

M. FISHER : Ce rapport nous est parvenu depuis la dernière session du Parlement.

M. FOSTER : Quelle serait l'utilité de ce Parlement si l'on devait refuser de lui dire sur quoi nos fonctionnaires se fondent pour engager le pays en des dépenses aussi considérables, et si l'on ne devait pas le consulter avant de débourser ces deniers ? Le ministre vient nous dire qu'il connaît le projet et que lord Strathcona le connaît aussi. Cela m'est assez indifférent ; nous voulons qu'on nous fasse connaître les détails du projet, et le Parlement faillirait à son devoir s'il votait un pareil crédit avant d'avoir été saisi de ce projet. Le ministre semble penser qu'il lui suffit d'avoir l'opinion d'un subalterne pour engager tout de suite le pays dans une dépense de $20,000, de $40,000 ou même de $50,000. Agir de la sorte, c'est se moquer du Parlement.

Le ministre savait que la session était proche comme il connaissait l'urgence qui

l'obligeait de consacrer une somme de $20,000 à la réalisation d'un projet dont le Parlement était absolument ignorant. Quel malheur serait-il donc arrivé s'il avait différé sa demande jusqu'à ce qu'il eût saisi le Parlement de son projet ? En serait-il par hasard arrivé au point de considérer le Parlement comme une quantité négligeable, et de lancer à la face des membres de l'un et de l'autre côté de cette Chambre l'injure du mépris ? En est-il venu à l'opinion qu'il ne reste plus la moindre lueur d'intelligence, de jugement ou de raison chez les 215 représentants du peuple qui siégent ici ? Il est temps que le Parlement s'élève contre un tel état de choses. Pour ma part, je le dénonce de toutes mes forces.

M. FISHER : Le langage de l'honorable député respire l'emportement. Le Parlement a été saisi de la question....

M. FOSTER : A-t-on jamais déposé le rapport de M. Hutchison ?

M. FISHER : Pas celui-là. Il y a deux ans le projet fut exposé au Parlement, qui l'approuva, et l'année dernière il approuvait encore une fois le principe général sur lequel il repose, sans toutefois voter le crédit nécessaire pour couvrir la dépense.

M. BORDEN : Je ne me souviens pas que le Parlement ait jamais été saisi de ce projet.

M. LENNOX : Personne non plus.

M. BORDEN : De quelle manière le projet a-t-il été exposé au Parlement en ces circonstances ?

M. FISHER : Je ne me souviens plus précisément en quels termes. Mais, parlant d'une manière générale, j'ai dit que le crédit demandé devait servir à convertir en exposition nationale l'exposition des articles envoyés par les provinces à l'Imperial Institute. Si je me rappelle bien, le premier crédit ouvert à cette fin se chiffrait à $6,000.

M. FOSTER : Quand fut-il ouvert ?

M. FISHER : Il y a deux ans ; je crois même, mais je ne saurais l'affirmer, qu'un crédit plus modeste avait été demandé l'année précédente.

M. BERGERON : Il a profité.

M. FISHER : Il a profité en proportion des demandes. Il y a deux ans à peine que l'institut est réorganisé, et cette circonstance fut encore une des causes du retard apporté au changement du caractère de l'exposition canadienne. On nous demanda de verser une somme annuelle pour des fins déterminées ; il s'agissait tout d'abord—je parle encore de mémoire—de contribuer à l'entretien général de l'institut, à la location de certains bureaux en ville, au paiement du conservateur de l'exposition canadienne et des frais d'administration s'y rattachant. Le tout—je parle toujours de mémoire—se chiffrait à $4,000 ou $5,000 par année.

M. BERGERON : Où ces détails se trouvent-ils consignés ?

M. FISHER : Ces renseignements furent donnés au Parlement lorsque nous lui avons demandé de voter les crédits.

M. BERGERON : Avez-vous donné le nom du conservateur et tous les autres renseignements ?

M. FISHER : Le conservateur est resté le même depuis la fondation de l'institut ; son nom, je l'ai fait connaître quand les crédits furent demandés, et les explications que je donne aujourd'hui, je les ai déjà données deux fois au Parlement qui s'en est montré satisfait en votant les crédits demandés. La question qui se soulève aujourd'hui réside dans la différence du chiffre de la somme à voter. Le Parlement a certainement été déjà deux fois saisi de ce projet ou, si l'on aime mieux, de cette proposition ; à deux reprises, je lui ai donné les explications que je donne encore une fois aujourd'hui. Ces explications, il a dû les juger satisfaisantes, puisqu'il n'a pas hésité à voter les crédits demandés pour cette fin.

M. FOSTER : Quel était le chiffre de ces crédits ?

M. FISHER : Celui de l'exercice courant est de $8,000, et celui du dernier exercice était, je crois, de $6,000. Eu égard aux retards dont j'ai donné l'explication, ces crédits n'ont pas été utilisés ; nous avons simplement puisé à même celui de l'année dernière les deniers nécessaires pour pourvoir aux frais généraux de l'institut, au paiement du conservateur, etc. Lorsque vint le moment d'examiner la situation, je pris conseil du commissaire de l'exposition qui s'est distingué par la manière vraiment heureuse dont il s'est pris pour fixer l'attention du monde entier sur les produits des industries canadiennes. J'ai aussi discuté la question avec lord Strathcona qui, habitant sur les lieux, sait parfaitement à quoi s'en tenir quant à la nature et à l'importance de cette institution, et dont chacun se plaît à reconnaître la sûreté de jugement en pareille matière.

Je me borne à faire observer que j'ai pris les meilleures moyens qui s'offraient à moi pour veiller à ce que l'exposition canadienne fût mise sur un pied satisfaisant et honorable, et cela, le Parlement m'avait autorisé, il m'avait même virtuellement invité à la faire. Pour ce qui est de l'augmentation de la dépense, je l'ai discutée avec mes collègues qui l'ont approuvée et m'ont autorisé à inviter le Parlement à voter cette somme indispensable à la réalisation du projet.

M. FOSTER : Qu'avez-vous dépensé jusqu'à présent ?

M. FISHER : Jusqu'à présent nous sommes restés dans les limites du crédit ouvert pour l'exercice courant. Nos dispositions sont prises pour utiliser entièrement le crédit que nous demandons aujourd'hui.

M. BERGERON : Dois-je comprendre qu'il s'agit ici d'une exposition qui se tient en permanence dans la ville de Londres ?

M. FISHER : Oui.

M. BERGERON : Depuis quand ?

M. FISHER : Depuis une vingtaine d'années, je crois.

M. BERGERON : Combien coûte-t-elle chaque année ?

M. FISHER : A venir jusqu'à il y a environ quatre ans, elle était nominalement soutenue par les provinces qui y envoyaient de leurs produits.

C'est alors que je demandai à la Chambre d'ouvrir un crédit qui nous permettrait de tenter de mettre cette exposition sur un pied qui ferait honneur au Canada. Ma demande fut agréée, mais des raisons diverses firent différer la réalisation du projet, et ce n'est qu'après la clôture de l'exposition de Liège que je pus me faire dresser un rapport complet et précis sur ce qui pouvait être tenté. Pour cela, je me suis adressé à notre commissaire qui, entre la clôture de l'exposition de Liège et l'ouverture de celle de Milan, jouissait d'un peu de loisir. Ce rapport m'est parvenu au commencement de l'hiver, et c'est sur ses conclusions que je me fonde pour demander ce crédit-ci.

M. FOSTER : Nous aimerions voir ce rapport.

M. FISHER : Je me ferai un plaisir de le déposer.

M. SPROULE : D'après ce que je me rappelle, on avait projeté de réorganiser l'institut et, la réorganisation une fois effectuée, d'en faire part au Parlement et de lui demander de voter les deniers nécessaires à cette fin ; mais le Gouvernement n'a jamais rempli les promesses qu'il a faites au Parlement à cet égard.

M. FISHER : Bien au contraire.

M. SPROULE : On nous demande maintenant de voter une somme considérable destinée à une organisation que le Parlement n'a pu approuver, puisqu'il n'en connaît rien.

M. FISHER : Mon honorable ami fait erreur. L'année dernière, j'ai donné les explications les plus complètes au sujet de cette organisation ; j'en avais déjà fait autant l'année précédente, alors qu'elle était à ses débuts.

M. SPROULE : L'honorable ministre vient pourtant de dire qu'il a reçu cet hiver seulement le rapport dressé par son commissaire au sujet de ce que devrait être le projet d'organisation.

M. FISHER : Non pas. La question de l'organisation relevait du gouvernement impérial. Mon commissaire y est resté absolument étranger. L'organisation une fois effectuée, il n'a eu qu'à examiner l'espace réservé au Canada et à indiquer la meilleure manière d'utiliser cet espace de façon à y aménager une exposition susceptible de faire honneur à notre pays.

M. FOSTER : Voilà ce qui n'a pas été exposé à la Chambre, et c'est cela que nous voulons savoir.

M. FISHER : Je n'ai pas les plans par devers moi. Ils sont dans mon cabinet ; mais si l'honorable député tient à les voir, je pourrai les faire déposer sur le bureau de la Chambre.

M. FOSTER : Ce crédit ne sera pas voté tant que nous n'aurons pas vu ces plans-là.

M. FISHER : Si l'honorable député a l'intention de retarder l'adoption du bill de subside jusqu'à ce qu'il ait les plans sous les yeux, fort bien !

M. FOSTER : Il est temps d'exiger que l'on use de justice à notre égard ; il faut, s'il y a quelque possibilité, que nous sachions ce que le ministre cache en sa caboche avant de lui voter les $20,000 qu'il demande pour satisfaire ses caprices ou mettre à exécution ses bons projets, si tant est qu'il en puisse concevoir de bons. Je suis bien sûr qu'on m'a compris lorsque j'ai dit que je me souciais peu de l'opinion exprimée par lord Strathcona en cette matière. J'ai tout simplement voulu dire qu'il ne suffit pas que lord Strathcona approuve un projet pour que l'on se croit justifié, en l'absence de tout autre argument, d'exiger une ouverture de crédit.

Le ministre n'est pas au-dessus des règles ordinaires ; il a trop souvent pêché pour avoir droit à notre indulgence ; il a une tendance très accentuée à gaspiller les deniers publics sans y être autorisé. L'abatage des animaux qu'il a fait pratiquer sans l'autorisation du Parlement a déjà coûté au pays des milliers de dollars. Hier encore, j'ai été tout étonné d'apprendre que les chambres de maturation des fromages dont il a commencé à doter le pays ont déjà entraîné une dépense d'environ $117,000. Nul n'avait songé, j'en suis certain, que le ministre pourrait se prévaloir de l'ouverture d'un crédit général pour appliquer $117,000 à une demi-douzaine de ces établissements. De quoi est-il encore capable ? Dieu seul le sait. Ses collègues ne le savent certainement pas. Eh bien ! avant de se faire voter ce crédit, il devra nous faire part de ses intentions. Il lui a fallu une demi-heure pour nous dire qu'il existe un plan, mais il ne le connaît pas et ignore absolument ce qui a été fait. Si nous voulons le savoir, il faudra lire le rapport du commissaire. Il

lui faut cependant $20,000 pour mettre ce plan à exécution. Le plan est peut-être excellent, mais nous voulons le connaître. M. Hutchison est un esprit pratique qui a rendu de grands services, mais cela ne dispense pas le ministre de nous dire en quoi consiste le projet, afin que nous soyons en état de juger si la chose vaut la peine qu'on y consacre $20,000 ou $25,000. L'exposition de l'Imperial Institute n'a jamais eu beaucoup de succès, et nous voulons savoir si elle en aura davantage grâce à la réalisation du nouveau projet. Ce que nous demandons est assurément fort raisonnable.

M. FISHER : Je n'entends ni refuser ni garder aucun renseignement. Comme le fait observer l'honorable député, M. Hutchison, jusqu'à présent, a toujours été très heureux dans tous les projets qu'il nous a soumis et qui ont été mis à exécution, et je suis persuadé que le projet actuel aura autant de succès que les autres. Je suis bien prêt à déposer sur le bureau de la Chambre tous les renseignements qu'on peut raisonnablement exiger ; mais il ne m'est jamais venu à l'idée de demander à M. Hutchison combien de livres de blé ou d'épis d'avoine il se propose de faire figurer à l'exposition.

M. FOSTER. C'est un grave oubli que vous avez fait là.

M. FISHER : Ce n'est pas mon avis. Je ne vois pas quel intérêt le Parlement peut avoir à connaître ces détails insignifiants, et quand mon honorable ami insiste pour être renseigné sur de pareilles minuties, il laisse percer l'étroitesse de son esprit ; ce n'est pas ce qu'on est en droit d'attendre d'un ex-ministre des Finances. Je crois plutôt qu'il veut plaisanter. Si je fournissais tous les minces détails qu'il me demande, il n'y prêterait pas la moindre attention. Tous les renseignements qu'on peut raisonnablement exiger sont dans les bureaux du ministère, et nous pouvons les donner; mais je ne m'étais jamais imaginé que l'on pourrait me demander des informations aussi insignifiantes. A proprement parler, l'honorable député de Toronto-nord a droit d'insister pour avoir ces détails, et je n'ai pas d'objection à les lui donner ; il peut retarder le vote de ce crédit jusqu'à ce qu'il les ait, mais il portera la responsabilité de son attitude, et je ne crois pas qu'une telle manière d'agir reçoive l'approbation de la Chambre.

L'honorable député dénature les faits quand il dit que le ministre de l'Agriculture demande au Parlement de faire une chose au sujet de laquelle il n'est pas suffisamment renseigné. Ce n'est assurément pas le cas dans la circonstance présente, puisque le Parlement a déjà pris connaissance de l'ensemble du projet et qu'il a été invité à l'approuver, ce qu'il a fait. Le Parlement a déjà donné son assentiment à l'entreprise, et le fonctionnaire qui en a été chargé, et qui, de l'aveu même de l'honorable député a toujours bien réussi jusqu'à présent, nous a soumis son projet et ses plans.

M. FOSTER : A qui ?

M. FISHER : Au ministère et au Gouvernement.

M. FOSTER : Il me semble que le Parlement a aussi son mot à dire.

M. FISHER : Sans doute, et si le Parment exige tous les détails, il les aura. Si c'est possible, je donnerai le nombre exact de livres de chaque sorte de grain qui composera cette exposition. Mais je ne crois pas que le Parlement exige de tels détails. Si je les fournissais, les députés ne s'en occuperaient pas, car ils ont autre chose de plus important à faire.

Ce projet, la Chambre en est saisie depuis au moins deux ans, et elle a autorisé le ministre de l'Agriculture à faire exécuter les travaux et lui a même ouvert les crédits nécessaires à deux reprises différentes ; et aujourd'hui que les fonctionnaires ont étudié la question à fond et dans tous ses détails, et m'ont fait un rapport en conséquence, je suis en état de dire exactement ce que la réalisation du projet devra coûter. Si le Parlement refusait de voter les deniers nécessaires, le projet serait forcément mis de côté.

M. ARMSTONG : Quel sera le chiffre de la dépense annuelle ?

M. FISHER : En premier lieu, nous nous sommes engagés à payer entre $4,000 et $5,000 par an pour les dépenses courantes et régulières de l'institut. C'est la seule dépense à laquelle nous serons tenus si ce crédit est voté, mais je crois qu'il faudra encore une autre somme de $1,000 ou $2,000 par année pour l'entretien de l'exposition et y ajouter de nouveaux produits d'année en année.

M. LENNOX : L'honorable ministre prétend que le représentant de Toronto-nord devra porter la responsabilité de son attitude. Or, cette attitude, c'est que le Parlement a droit à des renseignements raisonnables sur l'emploi d'un crédit avant de le voter. Mais le ministre devra, lui aussi, subir les conséquences de sa propre attitude. Sans fournir aucun renseignement, sans nous offrir d'autre garantie que sa parole—et bien souvent sa parole ne vaut pas cher—il nous demande de lui ouvrir ce crédit. Il a parlé trois quarts d'heure durant sans donner un seul renseignement précis. Tout ce qu'il a pu dire, c'est que les grandes lignes du projet ont été exposées à la Crambre l'an dernier. Or ses explications de l'an dernier n'étaient pas plus claires que celles de cette année.

Pendant que l'honorable ministre consacrait tout son temps à surveiller les autres ministères, nos affaires militaires, nos relations avec la mère patrie et une foule d'au-

tres question de cette nature, et qu'il négligeait les intérêts des cultivateurs, je me suis appliqué à relever d'une année à l'autre ceux de ses projets qui pouvaient favoriser la classe agricole. Je prie l'honorable ministre de prêter l'oreille à ce que je vais dire, car c'est un défi que je lui lance ; j'affirme qu'il ne trouvera ni dans les " Débats " de la dernière session, ni dans ceux de la session précédente d'exposé d'un projet comme celui que M. Hutchison lui a soumis et qu'il se propose aujourd'hui de mettre à exécution.

Il y a deux ans, un député de la gauche posait une question au ministre ; que répondit celui-ci ? L'Imperial Institute n'est pas dans une situation très brillante ; il n'est pas précisément ce que nous voudrions qu'il fût." On lui demanda encore : " De quel département relève-t-elle ? " Voici sa réponse : Je crois qu'elle relève du département du commerce de la Grande-Bretagne, et c'est un département où l'on relègue tout ce dont ne veut pas ailleurs ; c'est un peu comme le ministère de l'Agriculture au Canada."

Il a dit que l'exposition n'était pas dans un état satisfaisant. Il a dit aussi : J'espère que nous ferons mieux ; j'espère que nous trouverons un moyen pour la mettre sur un meilleur pied, et si vous votez ce crédit je m'efforcerai d'arriver à cela, si possible. C'est sur la foi de cet arrangement que nous lui avons accordé il y a deux ans un crédit de $8,000, mais l'année dernière la question n'était pas en meilleure état et à la page 1919 des " Débats " il demandait :—

$8,000 pour renouveler, améliorer et entretenir l'exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres.

Un débat eut lieu. M. Ingram demandait quels changements avaient eu lieu dans ce bureau. Le ministre répondit :

Le Gouvernement paye £450 par année pour aider à l'entretien général de l'Institut.

Le ministre ne trouvera pas dans les trois colonnes contenant la discussion qui a suivi un seul mot indiquant qu'il avait en vue à cette époque de mettre l'exposition sur une base plus large, ou qu'il était question de proposer un plan au ministre de l'Agriculture, soit en sa qualité de ministre de l'Agriculture, soit en sa qualité de ministre de la Guerre, je ne sais laquelle des deux, ni qu'il devait avoir le droit de décider la question sans la soumettre au Parlement. Nous voulons savoir comment cet argent sera dépensé. Les dépenses que nous avons faites depuis dix ans dans cet institut n'ont pas donné de résultats satisfaisants, et nous n'avons eu de la part du ministre que de faibles promesses que les choses iraient mieux, mais les résultats ont été encore plus faibles que les promesses et je crois qu'il est du devoir des membres des deux côtés de la Chambre de dire aux différents ministres de la couronne, que nous appartenions à un parti ou à l'autre : Nous voulons avoir des renseignements complets et satisfaisants, afin que le peuple puisse juger de la dépense qui est faite par les comptes qui sont soumis à la Chambre.

M. PATERSON : Je voudrais dire un mot ou deux sur ce sujet. Cet item est un des cinq ou six qui ont été adoptés en comité des subsides et que la Chambre a approuvés il y a quelque temps dans les crédits supplémentaires requis pour l'exercice se terminant le 30 juin de cette année. Il y avait peu de députés dans la Chambre lorsque ces crédits ont été discutés. Je crois que mon honorable ami le député de Toronto-nord (M. Foster) était absent. Je suis presque certain que mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) était présent. Au sujet du crédit de $75,000, qui n'est pas celui que nous discutons présentement, mais se rapporte aux expositions l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) s'exprimait comme suit :—

M. R. L. BORDEN Il y a une dizaine d'années, j'ai vu une bien pitoyable exposition des ressources du Canada, à l'Institut impérial de Londres. Elle se composait de rares échantillons de quelques produits miniers des différentes provinces. La Nouvelle-Ecosse était représentée par environ un demi-boisseau de houille jeté dans un coin de la salle. Il y avait de quoi faire pouffer de rire tous les citoyens de cette province. J'espère que si nous prenons part à l'exposition de Milan, nous le ferons de manière à faire honneur au pays.

M. LENNOX : Est-ce dans les " Débats " de cette année ?

M. PATERSON : Oui, c'est lors du débat qui a eu lieu l'autre soir. L'item que nous discutons a passé par deux phases, la discussion en comité et l'adoption par la Chambre, et je ne prétends pas du tout que le député de Torono-nord (M. Foser) n'a pas le droit de le discuter de nouveau maintenant, mais nous l'avons déjà discuté. Le Ministre de l'Agriculture n'était pas dans la Chambre ce soir-là. Le premier ministre désirait que cet item fût adopté et qu'un bill des subsides fût déposé avant que l'autre Chambre du Parlement se séparât. J'ai moi-même dit en cette occasion :—

M. PATERSON : L'item 260, qui avait été réservé est destiné à apporter remède à cet état de choses signalé à Londres et dont se plaint mon honorable ami. L'item sera repris quand l'honorable ministre de l'Agriculture sera présent, et il expliquera l'emploi de ce crédit.

Je comprends parfaitement et j'admets que le député de Toronto-nord (M. Foster) est dans son droit et que la Chambre a droit d'avoir des explications. Je reconnais que le ministre a promis qu'il expliquerait la chose, mais je demanderai à l'honorable député si ce n'est pas réellement ce que l'honorable ministre de l'Agriculture a fait ?

M. FOSTER : Il n'a pas donné un mot d'explication ; il ne connait pas un mot de la question lui-même.

M. PATERSON : Si je l'ai bien compris il a expliqué l'état des choses à l'Institut impérial, et il a dit que l'on étudiait un plan au moyen duquel, si l'on dépensait une certaine somme d'argent, on ferait de cette exposition une exposition nationale qui serait un honneur pour le Canada.

M. FOSTER : Où est ce plan ?

M. PATERSON : L'honorable ministre ne l'a pas déposé sur le bureau de la Chambre, mais il a dit qu'il le déposerait.

M. FOSTER : Il veut avoir son argent et donner les explications ensuite.

M. PATERSON. Il a cependant expliqué à la Chambre qu'il avait cherché à améliorer l'état de notre exposition à l'Institut impérial, exposition dont le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a fait une peinture si sévère, mais à mon avis très juste, car non seulement elle ne fait pas honneur au Canada, mais tous les visiteurs canadiens en ont honte. L'année dernière le ministre de l'Agriculture a obtenu un crédit de $8,000 pour faire l'acquisition d'articles d'exposition. On n'avait pas encore décidé de prendre part à l'exposition de Milan, on croyait pouvoir transporter à l'Institut impérial certains articles qui avaient été déposés à Liège, mais lorsque le Gouvernement jugea à propos, et le Parlement a approuvé cette idée, d'exposer à Milan, le ministre pensa alors qu'il ne devait pas détacher de l'exposition en Belgique des articles qui avaient apporté tant de renommée au Canada. Il voulut envoyer toute l'exposition à Milan. Il chargea M. Hutchison du soin de se procurer pour l'Institut impérial les articles dont il avait besoin, et c'est pour cela qu'il lui faut ce crédit additionnel.

La Chambre a parfaitement le droit d'avoir ces explications ; tout ce que je demanderai aux honorables membres de l'opposition, c'est de considérer que si nous avons manqué un peu au respect qui est dû à cette Chambre, ils doivent nous pardonner pour le moment et nous essaierons de faire mieux à l'avenir. Le Gouvernement ne s'attendait pas à la demande de production de ce document, car autrement le ministre l'aurait déposé sur le bureau de la Chambre, mais je ne crois pas que la Chambre devrait être aussi sévère, et je suis certain que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) sera de mon avis, après les explications données par le ministre.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas disposé à traiter cette question aussi légèrement que l'honorable député des douanes (M. Paterson). Je voudrais d'abord qu'il fasse bien comprendre au ministre de l'Agriculture, et je sais que l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), s'il était ici, serait de mon avis, qu'il est de la plus grande importance que les ministres de la couronne, ainsi qu'il a déjà été dit dans cette Chambre, devraient être à leur siège lorsque la Chambre vote des crédits au sujet desquels nous avons besoin de certaines explications. Toute cette difficulté résulte de ce fait que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) n'était pas à son siège lorsqu'il aurait dû y être.

M. PATERSON : Et l'honorable député de Toronto-nord n'y était pas non plus.

M. R. L. BORDEN : Non, mais c'était le devoir du ministre de l'Agriculture d'y être. Nous avions demandé des explications et, comme l'a dit le ministre des Douanes, les explications ne sont pas venues, mais on nous a promis qu'elles nous seraient données lorsque le ministre de l'Agriculture (M Fisher) serait ici. Lorsque le ministre de l'Agriculture s'est présenté à la Chambre aujourd'hui il aurait dû apporter avec lui les renseignements en question. Il devait pourtant bien s'attendre qu'on les lui demanderait. Mais la difficulté antérieure à cela ; le ministre aurait dû être ici lorsque l'on a demandé à la Chambre de voter ce tribut.

Je constate, et je désire que le ministre des Douanes en prenne bonne note, une tendance croissante de la part des ministres à s'absenter de la Chambre de plus en plus. Depuis dix ou quinze jours les affaires publiques sont arrêtées par l'absence du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Tous les jours on a dû remettre l'étude de bills déposés par mes honorables amis le député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) et mon honorable ami de York-sud (M. W. F. McLean) parce que le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'était pas à son poste pour remplir les devoirs de sa charge. Pourquoi n'est-il pas ici aujourd'hui ? Pourquoi est-il absent de la Chambre depuis deux semaines ? Voyez les banquettes ministérielles dans le moment. Combien y en a-t-il qui sont remplies ? Quatre seulement.

M. FOSTER : Et bien mal remplies.

M. R. L. BORDEN : Il est vrai que nous avons dans le moment un nouvel occupant sur les banquettes ministérielles dans la personne de mon honorable ami de Lanark-nord (M. Caldwell) qui, je dois le dire, fait aussi bonne figure sur cette banquette qu'aucun autre membre de la droite pourrait faire. Nous avons donc présents dans la Chambre à ce moment quatre ministres à part l'avocat général (M. Lemieux).

Je ne critique pas naturellement l'absence du ministre des Finances (M. Fielding) dont nous regrettons tous l'indisposition, ni l'absence de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) que l'on me dit être indisposé aujourd'hui. Mais je parle des ministres qui sont absents de leur siège lorsqu'il n'y a aucune raison d'intérêt public les empêchant d'être présents dans cette Chambre pour remplir leur devoir. Ainsi que je l'ai dit déjà, je voudrais bien faire com-

prendre au ministre des Douanes l'importance de ce sujet. Si un journaliste dans la tribune de la presse ou un membre de l'opposition avait tenu un registre des absences de leurs sièges, lorsqu'il n'y avait pas de raison plausible pour les obliger de s'absenter des séances de la Chambre, que révélerait ce registre ? On peut expliquer une absence accidentelle. Les ministres ont des travaux très importants à accomplir, travaux qui peuvent les appeler en dehors du Parlement à tout instant et je suis prêt à être très généreux sur ce point, mais malgré ce désir, je suis obligé de constater qu'il y a de la négligence grave de la part de certains ministres. J'ai déclaré, au cours de la session dernière, au Gouvernement que ces crédits seraient adoptés beaucoup plus rapidement, que les intérêts publics en souffriraient moins si cette question était d'abord réglée. Il n'y a pas seulement que le ministre du département dont nous examinons le budget aujourd'hui qui a le devoir de nous fournir des informations.

Il arrive souvent que nous avons besoin d'un renseignement que pourrait nous donner le chef d'un ministère autre que celui auquel le crédit se rapporte strictement. On nous demande, et cela avec le plus grand sérieux, et d'un ton absolument solennel, de laisser voter ce crédit parce que le ministre ne juge pas à propos de vaquer à ses devoirs publics.

Je crois que l'on devrait mettre une fin à cela, et je ne limite pas mes remarques aux ministres de la couronne seulement. J'ai souvent conféré de ce côté (la gauche) de la Chambre; je leur ai demandé d'assister plus régulièrement aux séances qu'ils le faisaient quelquefois, et je saisis cette occasion de dire que les observations que j'ai faites concernant les devoirs des ministres de la couronne sont dans une grande mesure applicables à tous les membres de cette Chambre, et particulièrement aux membres de l'opposition. Il y en a un grand nombre de présents aujourd'hui, en fait, il y en a plus que d'habitude, mais je ne veux pas que mes remarques s'appliquent seulement aux ministres de la couronne, parce que de ce côté (la gauche) de la Chambre nous avons certains devoirs à remplir, et je dois dire que quelquefois, monsieur l'Orateur, je ne vois pas sur les sièges de l'opposition autant de députés que je désirerais en voir.

Mais cela sort du sujet qui nous occupe dans le moment, savoir si le ministre des Douanes peut, sans aucun semblant de raison, lorsque l'impasse actuelle est la faute de l'un de ses collègues, nous demander de voter ces crédits sans avoir les explications demandées par l'honorable député de Toronto-nord. Je crois que cette question est très importante et que nous ne devrions pas la traiter légèrement ou en diminuer la valeur ; au contraire je crois qu'on doit lui donner toute l'importance qu'elle mérite, en la laissant en suspens jusqu'à demain, et en déposant sur le bureau de la Chambre, aujourd'hui s'il est possible, ou au moins demain de bonne heure, le rapport qui aurait dû être déposé, lorsque ce crédit a été demandé pour la première fois. C'est une idée que je suggère à mon honorable ami l'honorable ministre des Douanes. Je veux certainement que les travaux de la session avancent rapidement, mais cela ne peut nous empêcher d'insister un peu sur des questions de ce genre. Mon honorable ami (M. Paterson), qui a eu une longue expérience de huit années dans cette Chambre, sait qu'il est nécessaire quelquefois de faire ces protestations auprès du Gouvernement. Autrement il deviendrait trop négligent dans la préparation du budget. Je crois que l'on pourra sans trop de difficulté voter ce crédit demain après une courte discussion. Je suis certain que le ministre des Douanes reconnaîtra avec moi que la Chambre et les honorables membres de l'opposition ont, dans les circonstances, droit d'avoir ce renseignement.

M. PATERSON : Il y a assez longtemps que je suis dans cette Chambre pour savoir qu'un ministre qui veut faire adopter ses crédits doit être aussi conciliant que possible. C'est d'après ce principe que je veux me conduire, mais je crois que le chef de l'opposition ne devrait pas insister sur ce point aujourd'hui, et je ne veux pas non plus entrer dans une discussion au sujet du temps qu'un ministre doit être présent à son siège.

M. R. L. BORDEN : Cela dénote beaucoup de prudence chez l'honorable ministre.

M. PATERSON : J'admets qu'un ministre doit être présent dans la Chambre lorsqu'il veut faire voter ses crédits, afin qu'il puisse donner toutes les explications nécessaires. Je reconnais entièrement le droit de la Chambre à ce sujet, mais les ministres qui n'ont pas d'intérêt direct dans le budget que l'on vote ne sont pas strictement tenus d'être à leur siège pendant ces délibérations, si le ministre directement intéressé est présent. C'est ce qui a toujours eu lieu, la Chambre l'admettra, depuis que nous sommes au pouvoir. J'admets que c'est dû à la tolérance, ou plutôt je préfère dire à la confiance de l'honorable chef de l'opposition dans le Gouvernement. Si la Chambre a laissé adopter ce crédit en l'absence du ministre de l'Agriculture qui, je crois que le Chambre dira comme moi, ne s'absente pas très souvent, mais ce jour-là il est arrivé qu'il était absent. Il y a quelques membres de l'opposition qui ont déjà été ministres et ils savent par expérience combien souvent on appelle un ministre en dehors de la Chambre pendant les séances au sujet de questions qui sont d'intérêt public, mais ne le concernent pas directement. Désirant naturellement faire preuve de courtoisie et être agréable à ses électeurs, ou aux électeurs des autres, le ministre quitte

son siège pour quelques instants. Ses visiteurs empêchent très souvent un ministre d'expédier sa correspondance, et très souvent il lui arrive d'être obligé de dire à ceux qui viennent pour le voir : Voici que le conseil va se réunir, il me faut y aller ; la Chambre ouvre à 3 heures et j'essaierai pendant la séance de m'échapper et d'écouter ce que vous avez à me dire, et discuter aussi les questions avec vous si j'en puis trouver le temps. Voilà la situation. Je ne veux pas en dire plus long. Cet item a déjà été adopté en comité des subsides. J'admets que c'est grâce à l'indulgence de l'honorable chef de l'opposition et des honorables députés qui étaient présents dans la Chambre ce soir-là. J'admets aussi que l'on avait promis une explication, mais il a été adopté en comité des subsides et la Chambre l'a définitivement approuvé ensuite sans dire un seul mot. Je n'insiste pas cependant sur ce point-là.

M. R. L. BORDEN : Nous avons là une preuve des difficultés que comporte la situation. On nous promet certains renseignements—et les honorables membres de l'opposition ne peuvent pas toujours conserver dans leur mémoire le souvenir de cette promesse,—mais le Gouvernement ne la rachète pas ; il ne fournit pas les renseignements demandés et la Chambre vote définitivement le crédit. On prétend ensuite que nous n'avons plus le droit de faire d'objections. Il est vrai qu'il arrive lorsque le crédit est soumis pour l'adoption définitive que l'on oublie qu'on nous avait promis certains renseignements et qu'on ne les a pas donnés, mais cela ne montre que plus fortement le danger qu'il y a d'être irrégulier en premier lieu.

M. BERGERON : Personne ne s'attendait que cette question viendrait cet après-midi.

M. FISHER : Si j'avais seulement soupçonné que l'on aurait demandé ce plan en particulier j'aurais été certainement très heureux de le déposer sur le bureau de la Chambre, Je n'ai aucunement le désir de le cacher.

Je croyais que tout ce que l'on désirait, c'était une explication générale du sujet. Le très honorable chef du Gouvernement m'a averti que l'on demanderait des explications. Je lui répondis que j'avais les renseignements qu'il était habituel de donner et que j'étais prêt à les fournir. Je croyais même les avoir donnés plus au long aujourd'hui que dans les occasions précédentes, mais si j'avais cru que l'on voulait avoir ce plan, je laurais certainement apporté avec moi. Je suis prêt à le déposer sur le bureau de la Chambre. Cela ne serait peut-être pas possible à cette heure de la nuit.

M. INGRAM : Je crois qu'il est grandement temps que ce crédit soit supprimé. Il y a quelques années on a fait observer au ministre que l'exposition à l'Institut impérial était une honte pour le Canada. L'honorable ministre s'est vanté d'avoir su surveiller de près les intérêts agricoles du Canada. Lorsqu'il a demandé ce crédit pour améliorer l'exposition coloniale de Londres il en a expliqué très brièvement le but. Son explication n'était pas du tout satisfaisante. Je veux donner à la Chambre un exemple que j'ai vu souvent devant moi.

M. FISHER : En quelle année?

M. INGRAM : En 1904. Cette exposition existe depuis plusieurs années, mais l'on ne nous a donné aucune explication lorsque le crédit a été demandé. Il était 11 heures et demie du soir lorsque le crédit de $8,000 a été demandé en 1904. Le ministre montrait beaucoup d'empressement à le faire adopter. L'opposition prétendait que, vu qu'il était tard elle n'avait pas d'objection à le voter, pourvu qu'il fut compris que le ministre donnerait une explication un autre jour et que l'on pourrait alors discuter la question, mais le Gouvernemenet ne voulut pas cela et c'est de cette façon que plusieurs crédits sont votés dans cette Chambre. La Chambre les vota sans obtenir beaucoup d'explications. Un grand nombre de personnes ont visité l'Institut impérial et se sont plaintes très amèrement de l'exposition qui est faite par le Canada. L'honorable ministre s'est engagé envers cette Chambre à l'améliorer de façon à faire honneur au pays. Nous avons sa parole. L'année suivante, lorsqu'on a proposé d'ouvrir un nouveau crédit nous avons demandé à l'honorable ministre de nous dire les améliorations qui avaient été faites dans le fonctionnement de l'Institut. On n'avait rien fait. Telle a été la réponse et c'est pour cela que nous nous plaignons, et bien que le ministre nous ait dit qu'il avait soumis à cette Chambre un plan au sujet des améliorations à être apportées à l'Institut impérial il lui est impossible de nous montrer une seule ligne de ce plan. Nous avions à Londres un bureau pour lequel nous payions un loyer de £100 par année. Ce bail a été résilié et maintenant nous payons £200 d'après le nouvel arrangement. Telle est l'explication que l'honorable ministre a donnée à la Chambre. On a demandé en outre à l'honorable ministre ce qu'il se proposait d'exposer à l'Institut impérial, et il nous a dit une fois que ce serait probablement les aliments en conserve, de la volaille parée, du beurre, du fromage, du jambon et du bacon. On lui demanda en quoi consistait l'exposition dans le moment, et il répondit qu'elle se composait de produits des mines ou de la forêt. Ce sont là tous les articles exposés dans le moment. On lui a fait remarquer encore que l'Institut n'était pas dans un endroit fréquenté et ne pouvait être d'une grande utilité au Canada, à moins d'être transporté ailleurs. Toutes ces observations ont été faites à l'honorable ministre en plus d'une occasion, et plusieurs fois les membres de

l'opposition ont fait voir au Gouvernement la nécessité d'apporter une amélioration dans l'exposition de l'Institut impérial de Londres, vu que cela aurait pour résultat d'encourager l'émigration d'Angleterre au Canada, si l'on pouvait montrer aux visiteurs de l'exposition quels grains on pouvait produire dans notre pays. L'opinion est restée comme elle existe aujourd'hui que le ministre a manqué à son devoir dans l'administration de l'exposition canadienne à Londres. Je constate que bien qu'il ait demandé un crédit de $3,000 en 1903, de $8,000 en 1904, et encore de $8,000 en 1905, il vient aujourd'hui nous demander $18,000 en 1906, et cela sans nous fournir aucune explication de cette augmentation de $8,000 à $18,000. Je dis donc que mon honorable ami de Toronto ( M. Foster) a parfaitement le droit d'exiger une explication. Il est temps que l'on mette fin à cette pratique de remettre d'une année à l'autre les explications nécessaires concernant les dépenses publiques.

M. FISHER : Je suis bien de l'avis de mon honorable ami (M. Ingram), que nous devons mettre fin à ces délais. Je suppose que je dois en prendre ma part de responsabilité. Ces délais étaient dus à deux causes. La première était la réorganisation de l'Institut, que je craignais d'entreprendre parce que je ne savais pas ce qui pourrait en résulter. Mais cette cause de délai fut supprimée. La réorganisation comprenait certains paiements que le Canada devait faire et que j'ai expliqués à la Chambre dans tous leurs détails l'année dernière. Lorsque j'ai demandé l'année dernière les crédits dont parle M. Ingram, je croyais, ainsi que je crois l'avoir expliqué alors, pouvoir utiliser les articles exposés dans d'autres expositions temporaires sur le continent européen. Mais ces expositions se sont succédées si rapidement, que je n'ai pu me servir des articles qui y étaient exposées sans nuire beaucoup à leur succès. Comme l'a dit, il y a quelques instants, le ministre des Douanes (M. Paterson), mon intention était, pendant que l'enquête se faisait à Londres au sujet de l'Institut impérial, d'utiliser les articles exposés à l'exposition de Liège. Nous avons décidé, il n'y a pas longtemps, d'exposer à Milan, et en discutant ce qu'il serait mieux de faire pour cela, nous avons cru qu'une bonne chose serait de transporter toute l'exposition de Liège à Milan, en y ajoutant certains produits agricoles, qui auraient l'effet de la rafraîchir et de lui donner de l'actualité. C'est ce qui m'a empêché de réaliser ce que je me proposais de faire, ce'st-à-dire, d'utiliser les produits exposés dans ces deux expositions pour celle de l'Institut impérial, ce qui aurait coûté peu d'argent, et c'est à cause de cela que nous sommes obligés de demander ce fort crédit.

Si au lieu de demander cette somme j'avais dit : Nous allons prendre les articles exposés à Milan et les exposer de nouveau à l'Institut impérial, cela aurait voulu dire que l'Institut impérial devait attendre un an encore, après l'exposition de Milan, et nous aurions eu un autre de ces retards pour lesquels mon honorable ami me blâme. C'est pourquoi j'ai approuvé M. Hutchison de ne pas s'être laissé retarder par les autres expositions. Voilà pourquoi je demande ce crédit aujourd'hui. Je conviens que je n'ai jamais soumis de plan en détail à la Chambre à ce sujet. Si on l'exige, cependant, je puis le fournir maintenant, mais je ne le pouvais pas auparavant. Si l'opposition ne veut pas voter ce crédit avant d'avoir ce plan je n'y puis rien faire, mais je promets de le déposer sur le bureau de la Chambre, qui pourra le discuter dans tous ses détails, lorsque le budget principal du prochain exercice lui sera soumis.

M. FOSTER : Le ministre est descendu de ses grands chevaux. En une ou deux occasions précédentes, il nous a dit qu'il avait donné une explication complète de son plan, mais il se trouve que tel n'était pas le cas. J'éprouve beaucoup de répugnance à voter de l'argent pour l'Institut impérial. Tout le monde sait que cet institut est situé dans un endroit éloigné du centre des affaires, et la question pour moi est de savoir si l'argent que l'on nous demande de voter, ne rapporterait pas plus de profit au Canada, si on l'appliquait à une exposition plus au centre de la population de Londres. On aurait dû fournir au Parlement l'occasion d'exprimer son opinion sur cette question. Si le ministre de l'Agriculture persiste à retarder l'adoption de ses propres crédits, ce n'est pas de notre faute, et tout ce que le bon cœur de mon honorable ami, le ministre des Douanes, et son aimable sourire, ont pu lui suggérer pour excuser le ministre de l'Agriculture d'avoir manqué à son devoir, ne peut le justifier, bien que j'avoue que ses paroles ont presque attendri mon cœur.

M. PATERSON : Conservez-le attendri.

M. FOSTER : Le ministre de l'Agriculture semble croire qu'il n'est pas nécessaire de donner aucun renseignement et que nous devons voter sans y regarder tous les crédits qu'il demande. Il faut lui donner une leçon. Ses aînés dans le cabinet auraient dû l'instruire, mais comme ils paraissent avoir manqué à ce devoir, nous devons le faire pour eux. Ce crédit n'est pas nécessaire; nous pouvons le laisser de côté, voter les autres, et ensuite voter un crédit supplémentaire d'ici à une semaine lorsque nous aurons les renseignements demandés, afin de pouvoir discuter la question. C'est là ce que je propose comme solution de la difficulté.

M. FISHER : L'honorable député (M. Foster) a fait deux objections. La première que je ne donnais pas assez de renseignements et la seconde qu'il n'était pas sage de continuer à dépenser de l'argent pour l'Ins-

titut impérial. Le Parlement a prononcé sur la deuxième objection il y deux ans. J'avoue que, de même que l'honorable député (M. Foster), j'avais des doutes concernant l'à-propos pour le Canada d'avoir une exposition nationale à l'Institut impérial. J'ai étudié la question, j'ai consulté mes collègues, et le Gouvernement a soumis la proposition en termes généraux au Parlement qui l'a approuvée. Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Foster) qu'une somme de $20,000 pour une exposition en dehors de l'Institut impérial ne serait qu'une goutte d'eau dans la mer. Il nous serait impossible de faire une exposition digne du Canada en dehors de l'Institut impérial, sans dépenser au moins peut-être $100,000. C'est parce que l'Institut impérial est virtuellement gratuit, qu'il a un personnel complet de fonctionnaires, et que de plus on le considère comme un endroit d'expositions coloniales que nous pouvons y faire une exposition présentable de nos produits pour la somme de $20,000 par année. Je dirai en toute confidence à mon honorable ami (M. Foster), que la première fois que l'on m'a soumis le projet d'une exposition à l'Institut impérial, et c'est pour cela que nous avons demandé ce crédit.

M. FOSTER : Nous jugerons de votre sagesse lorsque vous nous soumettrez notre plan.

M. ARMSTRONG : Lorsque je suis allé à Glasgow l'hiver dernier, j'ai vu dans un magasin, un article portant une inscription disant que c'était un article d'exposition canadienne ; j'ai vu la même chose à Londres. J'ai essayé à entrer dans ce magasin mais il était fermé et lorsque je me suis informé chez le voisin on m'a dit que ce magasin était rarement ouvert.

M. FISHER : Je n'ai rien à faire avec ces articles ; je n'en connais rien.

M. KEMP : N'y a-t-il pas à Londres un bureau appelé le " City Office " ?

M. FISHER : Il y a une succursale de l'Institut impérial.

M. KEMP : Est-ce que les frais d'entretien de ce bureau ne sont pas compris dans ce crédit demandé ?

M. FISHER : Oui.

M. BERGERON : Lorsque ce crédit a été demandé à la Chambre, et lorsque l'on nous a promis que l'on nous donnerait une explication lors de son adoption définitive, personne n'a supposé que nous serions appelés aujourd'hui à y donner notre approbation. Je désire poser à mon honorable ami une ou deux questions. On me dit qu'autrefois les provinces canadiennes entretenaient une exposition à l'Institut impérial. Mon honorable ami peut-il me dire combien cette exposition coûtait à chaque province, et peut-il me dire aussi si le gouvernement fédéral, en prenant cette exposition à sa charge, ne viendra pas en conflit avec les provinces qui exposaient déjà, et si nous exposons conjointement avec ces provinces celles-ci paieront-elles leur part des dépenses ?

M. FISHER : Lorsque l'Institut impérial a d'abord été établi on a demandé aux provinces d'y faire une exposition, et je crois que presque toutes, sinon toutes, ont consenti à le faire. Elles ont envoyé des articles pendant plusieurs années et ont continué de payer leur part dans l'entretien de cet institut.

M. BERGERON : Combien était-ce ?

M. FISHER : Je ne suis pas en mesure de donner les chiffres maintenant, mais je crois que cela s'élevait à environ $3,000 pour toutes les provinces. C'est à même cette somme que l'on a payé le conservateur, M. Harrison Watson. Lorsque l'on demanda au gouvernement fédéral de prendre charge de l'exposition, plusieurs provinces avaient déjà cessé de payer leur contribution. Je ne pourrais dire aujourd'hui si quelques provinces fournissent quelque chose. Je suis plutôt porté à croire qu'elles ne fournissent rien, mais lord Strathcona, et M. Harrison Watson m'ont dit que le gouvernement fédéral pouvait utiliser tous les articles exposés par les provinces, s'ils nous convenaient, et nous nous proposons de les utiliser autant que possible.

M. BERGERON : M. Harrison Watson est-il Canadien ?

M. FISHER : M. Watson est né au Canada et il a passé son enfance à Montréal ; il y est revenu, je crois, une fois depuis. Il a été le conservateur de l'exposition depuis qu'elle est établie.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il nous dire s'il se propose de changer l'Institut impérial d'endroit ?

M. FISHER : Notre exposition est en deux endroits différents, et nous nous proposons de la réunir en un seul.

M. BLAIN : Quel espace vous proposez-vous de lui donner ?

M. FISHER : Je ne puis vous donner le chiffre exact de la superficie, mais je crois que nous aurons plus d'espace que nous en avons actuellement.

M. BLAIN : Je voudrais demander au ministre s'il ne serait pas assez bon, lorsqu'il soumettra à la Chambre le rapport de M. Hutchison de vouloir soumettre en même temps deux autres rapports dont il a souvent parlé l'année dernière lorsqu'il a discuté cette question. A la page 1919 des Débats de l'année dernière voici ce qu'il disait :

L'année dernière pendant que l'agent que j'avais envoyé en Europe pour s'occuper des autres dispositions se trouvait à Londres, j'ai demandé à M. Brodie et à M. Hay de préparer un rapport de ce qui devrait être fait pour

mettre l'exposition de l'Institut impérial sur un bon pied. J'ai ce rapport.

Le ministre nous disait l'année dernière qu'il avait devant lui un rapport fait par deux hommes chargés spécialement de cette affaire, et sans déposer ce rapport devant la Chambre il demanda et obtint un crédit de $8,000. Aujourd'hui il vient encore en demander $18,000, bien qu'il ait négligé complètement d'apporter le rapport de M. Hutchison et celui de MM. Brody et Hay. Si mon honorable ami ne remplit pas mieux ses devoirs à l'avenir qu'il l'a fait dans le passé au sujet de cette exposition, je suppose qu'elle restera longtemps dans la même état. J'espère que le ministre n'oubliera pas que nous avons le droit, les membres de cette Chambre, d'avoir ces rapports, et qu'il se rafraîchira la mémoire en les lisant, parce qu'il ne semble pas être beaucoup renseigné sur cette question très importante de l'espace que notre exposition devra occuper dans l'Institut impérial. Je suppose que le ministre n'a pas porté beaucoup d'attention à ce point-là. Peut-être même n'est-il pas sûr si cette dépense est opportune ou non.

On aurait pu croire que dans sa première déclaration il aurait informé le comité qu'un certain local avait été assigné à l'exposition du Canada ; et cependant, bien qu'il ait trois rapports en sa possession, il n'est pas en mesure de répondre à cette simple question. J'espère qu'il donnera quelque attention à cette affaire avant la prochaine réunion du comité et qu'il sera en mesure de donner des explications quant aux moyens qu'il se propose d'adopter pour que cette exposition ait un succès éclatant à l'avenir.

M. FISHER : Je le ferai.

M. LENNOX : Si j'ai bien compris, le ministre a déclaré qu'il fut un temps où il doutait de l'opportunité de maintenir cette exposition. Est-ce exact ?

M. FISHER : C'est ce que j'ai dit.

M. LENNOX : Le ministre voudra-t-il dire au comité à quelle époque il avait ces doutes ?

M. FISHER : Avant qu'il eût été décidé que nous la ferions.

M. LENNOX : Ce n'est pas là la question : de quelle époque le ministre parle-t-il ?

M. FISHER : De celle qui a précédé la demande de crédit.

M. LENNOX : Veut-il parler d'il y a deux ans ?

M. FISHER : Non, nous avons demandé un crédit il y a plus de deux ans.

M. LENNOX : Veut-il dire qu'il avait des doutes avant d'avoir fait la moindre dépense ? A-t-il jamais exprimé ses doutes au comité ou à la Chambre ?

M. FISHER : Je ne me rappelle pas.

M. LENNOX : Le ministre ne considère-t-il pas qu'il serait de son devoir, dans les cas où il aurait des doutes quant à l'opportunité d'une certaine dépense, de les faire connaître à la Chambre ?

M. FISHER : Quand j'ai fait la demande du crédit, j'ai montré qu'il n'existait alors aucun doute dans mon esprit.

M. LENNOX : Je désire vous poser une autre question. Quand le ministre dit-il que la Chambre a décidé que cette dépense se ferait ?

M. FISHER : Quand elle a voté le crédit.

M. LENNOX : C'était à la date où il existait de ces doutes dans l'esprit du ministre ?

M. FISHER : Non.

M. LENNOX : Immédiatement après cela ?

M. FISHER : Oui.

M. LENNOX : Cela me suffit.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il dire s'il est prêt à modifier la réponse qu'il a donnée à la Chambre hier. Il suffit de rapprocher cette réponse des données fournies par les rapports de l'auditeur général pour comprendre le peu de confiance qu'il faut avoir dans les déclarations de l'honorable ministre. Hier, je posai la question suivante :

Quel est le total des dépenses se rattachant au fonctionnement de la chambre de maturation de fromage de Brockville, et quel est le total des recettes provenant de la même source ?

A cette question l'honorable ministre répondit :

Dépenses, $18,661.34 jusqu'au 1er mars 1906 ; recettes $6,568.33 jusqu'au 1er mars 1906.

Je n'ai pas le chiffre des dépenses antérieures au 1er juillet 1905, car le ministre dans sa réponse, nous donne le chiffre des dépenses jusqu'au 1er mars 1906 ; mais je sais que ces dépenses ont dû s'élever à plusieurs mille dollars. D'après les trois rapports de l'auditeur général pour l'exercice financier clos le 1er juillet de chacune des années 1905, 1904 et 1903, les dépenses se seraient élevées aux sommes suivantes durant ces trois exercices :

| | |
|---|---|
| 1903, page 'D' 67.. .. .. .. .. | $ 7,190 00 |
| 1904 " 'D' 100.. .. .. .. .. | 9,056 10 |
| 1905 " 'D' 66.. .. .. .. .. | 5,929 00 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. | $22,000 00 |

C'est là le total pour les trois dernières années, à l'exclusion de la période pour laquelle nous n'avons aucun chiffre. Et pourtant, le ministre, dans sa réponse d'hier, nous a dit que les dépenses ont été de $18,000. On voit le peu de confiance qu'il faut avoir dans ses déclarations. Il nous dit, sur son honneur de ministre, que la dépense totale relativement à la chambre de maturation de Brockville a été de $18,000, et pourtant

les rapports de l'auditeur général pour les trois années dernières indiquent que cette dépense s'est élevée à $22,000; et si je remontais à une année ou deux en arrière, il n'y a pas de doute que ce chiffre serait notablement plus élevé. L'honorable ministre fait une déclaration dans laquelle il n'y a évidemment aucun semblant de vérité, et cependant il s'attend à ce que nous votions ses crédits sans broncher.

M. PATERSON : J'espère que l'honorable député va permettre au ministre de remettre à plus tard son explication au lieu d'interrompre la discussion du crédit en discussion.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Douanes devrait s'abstenir d'interrompre le ministre de l'Agriculture d'une manière aussi inconvenante.

M. FISHER : J'ai donné à l'honorable député de Leeds (M. Taylor) les chiffres qui m'avaient été communiqués par les fonctionnaires de mon département. Sa déclaration demande des éclaircissements, et je verrai à ce qu'ils soient donnés.

M. R. L. BORDEN : Je vois que la situation en ce qui regarde les explications fournies par le Gouvernement est pire que je ne m'étais imaginé. J'ai demandé des renseignements, comme on le verra à la page 331 du compte rendu des débats, au sujet de l'exposition à l'Institut Impérial, et voici la réponse qu'on m'a faite :

Je sais que lord Strathcona a pris certaines dispositions pour faire cesser la situation humiliante dans laquelle se trouve notre exposition à Londres et dont il a été question il y a un instant. Les arrangements qui ont été pris nécessitent le vote de ce crédit, mais j'en ignore les détails dans le moment. Je les fournirai à la Chambre la prochaine fois que nous siégerons en comité des subsides.

Ces paroles furent dites le 16 mars, et nous voici au 27. Durant les onze jours qui se sont succédés depuis, il n'a pas été fourni à la Chambre un seul mot d'explication, bien que le crédit ait été adopté sur la promesse que cette explication serait fournie. Ce n'est pas tout: sans aucun avis, si ce n'est une déclaration faite privément hier soir que certains crédits seraient proposés en dernière délibération, on soumet le crédit que nous sommes à discuter et on ne nous fournit pas un mot de l'explication promise dans la circonstance susdite. A mon avis, le ministre des Douanes devrait insister pour que le crédit fût retiré.

M. COCKSHUTT : Si l'honorable ministre n'était pas très sûr il y a quelques années qu'il fût opportun de faire cette exposition, il devrait être en mesure de nous dire aujourd'hui si les divers crédits qui ont été votés depuis ont donné les résultats qu'on en attendait ou si, au contraire, ils n'ont été d'aucune utilité ou à peu près. Depuis quelques années nous avons affecté des sommes au maintien de cette exposition, de l'utilité de laquelle le ministre n'était pas très convaincu naguère. Apparemment, il s'en est convaincu depuis, mais il a fort peu de choses à nous dire des raisons qui ont déterminé ce changement d'opinion. A mon avis, à moins que l'exposition ne soit bien supérieure à ce quelle était la dernière fois que je la vis, il y a deux ou trois ans, elle ne fait certainement pas honneur au pays et n'est aucunement propre à nous attirer des immigrants. Elle aurait plutôt un effet tout contraire. Le colon en perspective qui visiterait cette exposition serait plutôt porté à renoncer à toute idée de s'établir dans notre pays neuf, s'il y avait jamais songé. Même avec toute l'imagination au monde on ne saurait arriver à se figurer que cette exposition donne une idée des produits de notre pays. En dépit de ce qu'a dit le ministre, je doute fort de l'opportunité de cette dépense. De deux choses l'une, ou bien il faudrait dépenser beaucoup plus pour cette fin, disons $100,000 au lieu de $20,000, ou bien renoncer entièrement à l'idée d'exposer. Je ne crois pas qu'il soit possible de faire une exposition satisfaisante à l'aide de ces modiques crédits. Une des conditions les plus indispensables c'est qu'elle soit tout à fait moderne. Il ne saurait y avoir le moindre avantage pour nous à faire une exposition d'articles datant de dix ou vingt ans passés, et pourtant c'est ce qui se produit. Sans doute, nos essences forestières et nos produits naturels ne tombent pas dans cette catégorie; mais prenez le cas d'un article de fabrication—un instrument aratoire, une pièce d'étoffe ou un vêtement,—après avoir été exposé pendant plus d'un an, il a un air défraîchi et démodé et ne fait pas honneur au pays.

Nos articles d'exposition pour produire un bon effet devraient être renouvelés fréquemment. Les articles sous verre peuvent, bien entendu, être facilement vus ; mais il n'en est pas ainsi des conserves en boîtes ; et après quelques années les étiquettes sont très défraîchies. On peut aussi se demander si l'exposition est installée où elle devrait être. Il est vrai qu'elle se trouve dans un édifice magnifique, mais elle peut être reléguée dans un coin obscur où il n'est pas probable qu'elle fasse une bonne impression. Ce sont là autant de questions à considérer avec soin. Si nous prenons le parti de faire les frais de l'exposition, il faudrait la rendre digne du pays. Autrement le résultat sera plutôt mauvais que bon ; et au lieu d'encourager l'immigration elle détournera de nos rives les colons en perspective. Dès lors, il nous faut choisir entre deux partis : ou bien biffer ce crédit, ou bien faire une exposition qui soit moderne et d'un caractère tout autre que celle que nous avons eue dans le passé. Nous devrions nous dispenser entièrement de toute exposition, si nous ne sommes pas prêts à la maintenir dans des conditions qui fassent honneur au pays et

aux fabricants et producteurs de marchandises canadiennes.

Ces articles d'exposition sont-ils la propriété de l'Etat ou la propriété des exposants ?

M. FISHER : Cela dépend de l'arrangement conclu avec chacun des exposants. Dans certains cas nous achetons des articles d'exposition, et dans d'autres ce sont les fabricants qui en font les frais et qui les renouvellent périodiquement.

M. KEMP : J'imagine que le bureau de Londres dont on a parlé comme étant fermé est la succursale de l'Institut impérial. Nous payons un loyer annuel de £250 pour cette fin, mais il n'a pas été pris de mesure pour son entretien et son utilisation.

M. FISHER : Ce soin est laissé à M. Watson et à son assistant. L'un ou l'autre est censé se trouver sur les lieux.

M. KEMP : Supposons qu'il n'y eût pas d'Institut Impérial, quel serait l'endroit le plus convenable de Londres pour y faire une exposition ? Sans doute, il se trouve dans l'Institut Impérial des expositions d'articles à provenance de toutes les parties de l'empire britannique, et il n'est pas de partie de cet empire qui fasse preuve d'autant d'initiative et d'esprit d'entreprise que la confédération canadienne. Mais, dans cet institut, nous sommes placés sur le même pied que les plus petites colonies de la Grande-Bretagne. Je voudrais m'assurer si cette exposition est bien installée là où elle devrait être; ne faisons-nous pas cette dépense plutôt par courtoisie pour cette institution ? Cette exposition donne-t-elle des résultats appréciables ? Et s'il est à propos de faire une exposition convenable à Londres aujourd'hui, en vue d'attirer des immigrants ou des capitaux, où la placerions-nous si par hasard il n'existait pas un Institut Impérial ?

M. FISHER : Cela dépendrait de la somme d'argent que nous voudrions dépenser. Si nous étions prêts à dépenser sans compter, nous ne l'installerions pas à l'Institut Impérial mais dans quelque endroit plus fréquenté par les foules. L'Institut Impérial est très connu ; son utilité ne se borne pas à servir de local à ces expositions; il comprend un département considérable voué aux recherches scientifiques ; et nombre de personnes désireuses de placer des capitaux au Canada et de se rendre compte dans ce but de la situation industrielle du pays, s'adressent à l'Institut Impérial pour en obtenir les renseignements nécessaires. Les spécialistes chargés par les organisateurs de compagnies de préparer des rapports de cette nature, vont chercher à l'Institut les matériaux de leurs études, non seulement dans les bureaux de recherches scientifiques qui font partie de cet institut, mais aussi dans les salles de l'exposition. Je suppose, par exemple, qu'il soit question en Angleterre de former une compagnie en vue de l'exploitation minière ou de la production de la pâte de bois, ou autre chose de cette nature, il est probable que les intéressés enverraient un expert à l'Institut impérial pour recueillir les informations qu'il serait possible de se procurer sur les produits canadiens dans l'une ou l'autre de ces industries. C'est dans ce but que fut établi l'Institut impérial, et non pas dans celui d'attirer les immigrants comme l'honorable député semble le croire. Je suis bien prêt à reconnaître que si cette exposition était faite dans le but d'attirer des immigrants, ce n'est pas à l'Institut Impérial qu'il faudrait la faire. Si nous prenons le parti de faire les frais d'une exposition de cette nature en Angleterre, ce n'est pas $20,000 qu'il faudrait dépenser au début, ce serait tout au moins $100,000, et probablement $200,000 avant que l'installation fut complétée, et si cette exposition devait durer quelque temps il nous faudrait faire des frais considérables sous forme de loyer et de dépenses d'entretien, frais qui sont soldés actuellement par la direction de l'Institut Impérial.

M. FOWLER : Si l'Institut Impérial n'a pas pour but d'attirer des immigrants, à quoi sert-il donc ?

M. FISHER : Il a pour fin de fournir des renseignements au sujet des produits canadiens et des industries canadiennes.

M. FOWLER : A quoi bon, si le résultat n'est pas d'attirer des immigrants au Canada ?

M. FISHER : Il peut y avoir d'autre travail utile à faire à part d'attirer des immigrants.

M. FOWLER: Si cette exposition n'a pas pour résultat d'attirer des immigrants au Canada, je ne me rends aucunement compte pourquoi nous dépensons ces $20,000. S'agit-il d'écouler des fonds d'Etat ? Non, ce n'est pas un bureau d'affaires, et dès lors qu'est-ce donc ? Comme le suggère l'honorable député à mes côtés, ce n'est qu'un prétexte pour dépenser de l'argent. Quels ont été les résultats tangibles de cette dépense ? Je ne parle pas dans un esprit de critique, je veux simplement qu'on me renseigne.

M. FISHER : L'honorable député se rendra compte que tant que nous n'aurons pas installé là-bas une exposition de produits canadiens qui nous fasse honneur, nous ne saurions compter sur de grands résultats. Je me suis efforcé de faire comprendre à l'honorable député de Toronto (M. Kemp) que, abstraction faite de la publicité ainsi donnée à l'exploitation des produits naturels et industriels du Canada, il y avait aussi le côté scientifique de l'Institut Impérial. Quant à moi, je ne crois pas qu'il se trouve un grand nombre de personnes de la classe des immigrants pour aller prendre leurs informations à l'Institut Impérial; mais je conçois fort bien que les personnes qui stimulent le mouvement d'émigration des

habitants de la Grande-Bretagne vers le Canada s'y procurent des renseignements qui les mettent à même de faire un travail plus fructueux.

M. FOWLER : Il semblerait donc après tout que la fin principale de cette exposition serait de renseigner ceux qui cherchent à développer le mouvement d'immigration vers le Canada. Dès lors, ne vaudrait-il pas mieux rattacher ce département à celui de l'immigration et organiser une exposition pour notre propre compte sous la direction des fonctionnaires de l'immigration ? Il me semble que les résultats seraient beaucoup plus satisfaisants.

M. BERGERON : Le député de King (M. Fowler) devrait comprendre que ce n'est là qu'un commencement. Plus tard on demandera davantage. Comme ce n'est là qu'une des résolutions, j'aimerais à me renseigner au sujet de quelques autres crédits. Comment se fait-il qu'il nous faille dépenser $75,000 de plus que nous n'avons dépensé l'année dernière, lorsque les crédits pour les expositions furent préparés ? Que fait-on du rapport de la commission sur les assurances promis depuis quatre ou cinq jours? Je vois que nous sommes appelés à payer $25,000 relativement à la commission royale sur les assurances. On nous a promis un rapport quotidien des délibérations de cette commission, et nous n'en avons encore reçu aucun. Nous n'en connaissons rien, si ce n'est ce que nous en disent les journaux On nous invite à verser $25,000 en vue de soulager les victimes de la famine au Japon. Je ne vois pas pourquoi nous sommes ainsi appelés à payer de l'argent à droite et à gauche. Pourquoi verserions-nous une contribution au Japon ? J'ai toujours entendu dire que le Japon était très riche. Je ne vois pas que le peuple canadien doive rien au Japon. L'Angleterre a peut-être quelque motif plausible pour verser une contribution, mais il n'est pas à ma connaissance que le gouvernement impérial ait voté aucune somme pour les victimes de la famine au Japon, et dès lors pourquoi le ferions-nous ? Et nous le faisons au galop ; c'est de l'argent gaspillé. J'aimerais qu'on me renseignât sur cette question avant que le crédit soit adopté.

M. PATERSON : Je crois que le rapport de la commission sur les assurances est imprimé et qu'il sera déposé sur le bureau.

M. BERGERON : On nous l'a promis il y a quatre ou cinq jours.

M. FISHER : C'est par suite de l'exposition que nous nous proposons de faire à Milan, qu'il nous faut demander ce crédit relativement à l'Institut Impérial. Quand le crédit pour l'année courante fut présenté à la Chambre, nous n'avions pas encore décidé de prendre part à l'exposition de Milan. Nous nous proposions alors de réserver pour l'Institut Impérial quelques-uns des articles de notre exposition de Liège.

M. BERGERON : Combien notre exposition de Liège a-t-elle coûté au pays ?

M. FISHER : Je ne puis parler que de mémoire et donner des chiffres approximatifs. Je crois qu'elle a coûté à peu près $140,000.

M. BERGERON : Et ces $75,000 sont destinés à l'exposition de Milan ?

M. FISHER : Oui, en vue de solder les dépenses jusqu'au 1er juillet de la présente année.

M. BERGERON : Et il en faudra davantage ?

M. FISHER : Oui, cette exposition nous coûtera probablement autant que celle de Liège.

M. BERGERON : Et ces $25,000 pour le Japon, comment se fait-il que nous soyons appelés à les voter ?

M. FISHER : Dans des circonstances très malheureuses et d'une manière très inattendue, le peuple japonais a été affligé d'une cruelle famine. Nous avons récemment conclu un traité de commerce avec le Japon ; et dès lors, persuadés que les relations entre les deux pays devront être à l'avenir beaucoup plus intimes, nous avons jugé qu'un témoignage de sympathie de cette nature envers l'empire du Japon, qui est assurément sous le coup d'une très grande calamité nationale, tendrait à resserrer les liens d'amitié qui unissent les deux pays. Les Japonais sont les alliés de l'empire, et ce sont nos plus proches voisins de l'autre côté du Pacifique. Pour toutes ces raisons, nous croyons que le peuple canadien est désireux d'exprimer sa sympathie pour le peuple japonais d'une manière effective. C'est pourquoi le Gouvernement a décidé d'inviter le Parlement à voter $25,000 pour cette fin. Je suis heureux de déclarer que nous avons bien des raisons de croire que le peuple canadien approuve cette mesure. Il a été recueilli, outre cette somme, pour $5,000 ou $6,000 de souscriptions particulières, qui devront être envoyées au Japon. Je remarque également que la presse est unanime, de même que la population, à approuver la conduite du Gouvernement en cette affaire.

M. SPROULE : A moins que je ne fasse erreur, il est une raison beaucoup plus forte qu'aucune de celles avancées jusqu'à présent pour que le ministre fournisse les renseignements désirés. Il nous a dit ce qu'il se propose de faire de ces $18,000 pour l'Institut Impérial. Mais l'argent est déjà dépensé, n'est-ce-pas ? Cette somme fait partie des crédits supplémentaires pour l'exercice finissant le 30 juin prochain.

M. FISHER : Non, cet argent n'est pas encore dépensé.

M. ARMSTRONG : Il semble que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ne soit guère au courant de ce qui se fait en Angleterre au sujet de cette exposition à l'Institut Impérial. Il reconnaît franchement que notre exposition actuelle à cet endroit est loin d'être satisfaisante, et s'il prend la peine de se renseigner, il constatera que c'est bien là la vérité. J'ai prié l'honorable ministre l'autre jour, de me dire quel était le droit différentiel imposé par l'Allemagne sur nos envois de pommes. L'honorable ministre, par sa réponse, me donna à penser que les pommes fraîches étaient admises en franchise en Allemagne. Je suis certain qu'il ne me ferait plus la même réponse aujourd'hui, après avoir entendu la discussion qui s'est faite au congrès des arboriculteurs tenu ici la semaine dernière. On y déclara que nous avions exporté l'année dernière 150,000 barils de pommes fraîches sur l'Allemagne, lesquelles furent admises virtuellement en franchise, mais qu'il existe actuellement un droit de $1.50 par baril sur les pommes vertes importées dans ce pays. L'honorable ministre sera peut-être en mesure d'éclaircir ce point.

M. PATERSON : J'imagine que l'honorable député (M. Armstrong) fait allusion à une réponse que j'ai faite. Tout ce que je puis dire c'est que cette réponse avait été préparée au ministère du Commerce et que je n'ai fait que la communiquer à la Chambre. Si l'on conteste son exactitude, je demanderai aux fonctionnaires du département de fournir des éclaircissements. Il peut se faire qu'il ait été établi une nouvelle échelle de droits ; je crois que le 1er mars un nouveau tarif douanier a été mis en vigueur en Allemagne. Je ne saurais dire si cela a quelque rapport au sujet que nous discutons.

M. ARMSTRONG : Le 19 mars, je posais la question suivante :

Quels sont les taux différentiels imposés par le gouvernement allemand sur les articles suivants importés en Canada : blé, farine, avoine, bacon, jambon, beurre, fromage et pommes ?

Voici la réponse qui me fut donnée :

Un avis publié dans le " Reichsanzeiger ", le 14 juin 1898, fixait le 31 juillet 1898 comme date où le Canada cesserait de recevoir le traitement de la nation la plus favorisée.

Le tarif général allemand impose les droits suivants sur les articles mentionnés par l'honorable député : Blé, 54 cents par 100 livres : farine de blé, $1.14 par 100 livres ; avoine, 43 cents par 100 livres ; bacon, jambon, beurre et fromage, $2.17 par 100 livres ; pommes sèches, 43 cents par 100 livres. Les pommes vertes sont admises en franchise.

Je suis sûr que l'honorable ministre ne voudra pas accepter cette déclaration.

M. FISHER : Il se peut que l'honorable député (M. Armstrong) soit mieux renseigné à cet égard que le ministre qui a répondu à la question ; mais j'avoue que je ne suis pas dans ce cas. Je ne saurais dire si la réponse qui a été donnée est exacte ou non ; mais comme c'est le ministre qui l'a faite, je la suppose exacte.

M. ARMSTRONG : N'a-t-on pas déclaré au congrès pomologique, la semaine dernière, que nos propriétaires de vergers se trouvaient en présence d'un état de choses très sérieux, en ce qui regarde le commerce d'exportation avec l'Allemagne, par suite de l'établissement dans ce pays d'un droit de $1.50 par baril de pommes.

M. FISHER : J'ai entendu faire cette déclaration ; mais je ne saurais dire si elle est exacte ou non. Je n'ai pas examiné la question ; mais je serais disposé à accepter la déclaration du ministre.

M. FOSTER : Le ministre ferait mieux plutôt de tenir compte de la promesse que nous avons faite ; elle n'implique aucune condition très dure.

M. PATERSON : Je reconnais volontiers que tous les éclaircissements nécessaires doivent être fournis au sujet des crédits. Mais je demanderai à la Chambre si le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) n'a pas fourni tous les renseignements qu'on pouvait raisonnablement attendre de lui. Quant au rapport, il déclare qu'il sera déposé dès demain sur le bureau. Sûrement, la Chambre ne refusera pas d'adopter le bill des subsides pour une raison semblable. Si le ministre n'avait pas fourni, ou ne pouvait pas fournir, ou même s'il montrait de la répugnance à fournir, des renseignements complets sur le sujet, on aurait peut-être quelque motif de prolonger la discussion. Mais l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) est bien le dernier des ministres qu'on puisse soupçonner de ne pas vouloir fournir les renseignements qu'on lui demande. La Chambre sait que ses explications sont toujours complètes...

Quelques honorables députés : Oh, oh.

M. PATERSON : Oui, elles sont toujours complètes et satisfaisantes. Et les explications qu'il a données aujourd'hui sont complètes et de nature à satisfaire ces messieurs de la gauche. Le crédit en question est de $18,000. L'honorable chef de l'opposition a déclaré, et d'autres honorables députés partagent son opinion, que l'exposition du Canada à l'Institut Impérial, à côté de celles d'autres colonies et de l'Inde, est un sujet de honte pour les Canadiens. Nous demandons ce crédit de $18,000 en vue d'améliorer cette exposition. Ce crédit n'a pas été demandé plus tôt, parce que le ministre de l'Agriculture se proposait de réserver pour l'Institut Impérial une partie des articles figurant à l'exposition de Liège. Mais dès qu'il fut décidé que nous ferions une exposition à Milan et que, par suite, il vaudrait mieux ne rien retrancher des articles exposés à Liège, on résolut de de-

mander cette somme en vue de faire l'acquisition de nouveaux échantillons pour l'Institut Impérial et d'y faire une exposition dont le Canada pourrait être fier. Sans doute, si ces messieurs de la gauche ne veulent pas que nous fassions d'exposition à l'Institut Impérial, c'est à eux de le dire. Mais la Chambre a déjà déclaré qu'elle désire faire cette exposition. Le chef de la gauche déclare que, quant à faire là une exposition, il faut qu'elle soit convenable. Je suis également de cette opinion. On ne saurait raisonnablement exiger plus de renseignements du ministre de l'Agriculture. Il a même répété sa déclaration avec beaucoup de bonne grâce, au moins cinq ou six fois. Tout ce que demande l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) c'est que le rapport de M. Hutchison soit déposé. L'honorable ministre de l'Agriculture déclare qu'il sera déposé demain. Je soutiens donc que la promesse faite au chef de l'opposition a été remplie. Le ministre est à son siège et il a fourni l'explication requise.

M. R. L. BORDEN : J'espère que l'honorable ministre ne se fait pas d'illusion à ce sujet. Il paraît être sous une fausse impression. Il a dû m'entendre dire il y a un instant que le premier ministre avait demandé que ce crédit fût adopté avec la promesse que, dès la première séance où la Chambre se formerait en comité des subsides, les renseignements seraient fournis. La Chambre a été appelée à adopter ce crédit en dernière délibération, et même alors aucun éclaircissement n'a été fourni. Je ne désire pas prolonger la discussion, mais je ne saurais garder le silence quand le ministre des Douanes fait des déclarations comme celle que nous venons d'entendre. La promesse qu'on nous avait faite n'a été aucunement remplie. Qu'on ne se méprenne pas à cet égard. On a négligé entièrement de la remplir. Il incombait au ministère de fournir ces informations dès la première séance suivante où la Chambre s'est formée en comité des subsides. Il n'en a rien fait alors ; il n'en a rien fait depuis ; il n'en a rien fait quand ce crédit a été pris en dernière délibération. C'est de cela que nous nous plaignons. Il est oiseux de faire des affirmations comme celles qui viennent de tomber des lèvres du ministre des Douanes.

M. PATERSON : Le chef de la gauche est injuste à notre égard. Il déclare que le premier ministre avait promis qu'il fournirait ces renseignements ultérieurement. Que doit-on comprendre quand on nous fait une promesse de cette nature ?

M. R. L. BORDEN : Qu'elle sera remplie.

M. PATERSON : Qu'elle sera remplie lorsque la question sera de nouveau soulevée, ou lorsque l'on posera de nouveau la question. Sûrement l'honorable député ne prétend pas que le premier ministre ferait une promesse qu'il aurait l'intention de violer de propos délibéré, ou qu'il s'abstiendrait de fournir des renseignements parce qu'il préférait ne pas les fournir? La déclaration du premier ministre ne voulait-elle pas dire que lorsque le ministre de l'Agriculture serait à son siège et qu'on lui poserait la question, il fournirait les renseignements demandés ?

M. FOSTER : Et il ne les a pas fournis.

M. PATERSON : Il les a fournis aujourd'hui.

J'ai entendu l'honorable député citer les paroles du premier ministre, mais ne veulent-elles pas dire que l'explication sera donnée dans une autre circonstance et ne laissent-elles pas entendre que les députés de la gauche lui rafraîchiront la mémoire lorsque la question sera ramenée sur le tapis ?

M. R. L. BORDEN : Il est absolument, entièrement et complètement impossible de leur attribuer ce sens. J'apprendrai au ministre pourquoi. L'article est adopté. Il n'en sera plus question devant le comité des subsides. C'est à cette condition que l'article a été adopté.

M. PATERSON : Il en est question dans le moment même.

M. R. L. BORDEN : Pas devant le comité des subsides.

M. PATERSON : Non, mais, des explications sont fournies, apparemment.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a dit que cette promesse avait été tenue.

Voici quelle était la promesse.

Je communiquerai les renseignements la prochaine fois que la Chambre siégera en comité des subsides.

Telle était la promesse. En laissant entendre qu'elle a été tenue d'une manière ou d'une autre, l'honorable ministre des Douanes ne semble pas désireux de faire voter le crédit sans difficulté. Cette promesse a été violée par inadvertance, mais le ministère ne devrait pas faire de promesses s'il n'est pas capable d'en garder mémoire. Ce n'est pas la première fois que cela arrive. Je me rappelle qu'il y a environ trois sessions j'ai laissé adopter un crédit à la condition expresse et formelle que l'un des ministres de la couronne me fournirait des explications avant la clôture de la session. Quelques jours plus tard, la session tirant à sa fin, j'ai demandé les explications promises, mais le ministre était parti d'Ottawa pour se rendre dans ses foyers et je n'ai jamais obtenu les renseignements désirés. Nous avons eu assez de ces promesses. Que les articles du budget soient réservés ou, s'ils sont adoptés à la condition que des renseignements seront fournis, qu'on tienne cet engagement; sinon, il sera difficile de faire subir au budget la dernière épreuve ou d'obtenir l'ouverture d'un crédit dans des circonstances comme celle-ci. Je ne voulais pas mettre des bâtons dans les roues. Je ne désirais pas

entraver la discussion du budget. Il se faisait tard, le premier ministre déclara que les renseignements seraient fournis et, confiant dans sa promesse, j'ai laissé adopter le crédit. Depuis, le ministère a outrageusement violé son engagement.

M. PATERSON : L'honorable député tenait un langage plus conforme à ses habitudes lorsqu'il disait que, si le premier ministre avait fait preuve de négligence, c'était par inadvertance.

M. R. L. BORDEN : J'ai toujours dit que je n'accusais pas le premier ministre d'avoir agi de propos délibéré, mais je déclare que ni le premier ministre, ni tout autre ministre de la couronne, ne devrait prendre de pareils engagements s'il n'est pas capable d'en garder mémoire et de les remplir.

M. PATERSON : Je préfère le mot " inadvertance " lorsqu'on parle du premier ministre.

M. R. L. BORDEN : Je l'ai employé.

M. PATERSON : D'ordinaire, l'honorable député ne va pas jusqu'à dire que le premier ministre viole outrageusement sa promesse. Je ne crois pas que ce dernier foulerait aux pieds ses engagements.

M. HENDERSON: Monsieur le président, j'ai prêté l'oreille à cette longue discussion et je m'étonne de l'empressement que l'on met à faire subir la dernière épreuve à ce crédit à cette époque peu avancée de la session. Le premier juillet est encore loin et, si je comprends bien, le ministre n'a pas un besoin urgent de ces fonds. Il doit pouvoir attendre jusqu'à demain ; cependant il désire précipiter l'adoption de ce crédit avant le dépôt des documents sur le bureau. Ce que demande la gauche me semble fort légitime. Nous voulons seulement connaître pourquoi cette somme serait payée, afin de nous convaincre que cette dépense des deniers publics est justifiable. Le ministre nous dit qu'un jour suffira pour nous fournir ces renseignements s'ils sont à sa portée. De nouveau, je lui demande : Pourquoi n'acceptez-vous pas la proposition de la gauche et ne réservez-vous pas ce crédit? Elle me fait fortement soupçonner qu'il y a quelque chose qui cloche, que le ministre a des raisons d'insister avec tant de vivacité sur l'ouverture de ce crédit avant le dépôt de documents qu'il se déclare en état de fournir. Il nous a dit à plusieurs reprises qu'il pouvait communiquer ces renseignements à la Chambre. A quoi bon, s'il les tient cachés dans les cartons du ministère où personne d'entre nous n'a le privilège de les examiner ? Je prie le ministre de se rendre aux désirs de l'opposition et de laisser ceci en suspens jusqu'à ce qu'il ait fait ce qu'il se dit en état de faire. Lorsqu'il nous aura donné les explications que la gauche croit avoir le droit d'exiger, il pourra insister sur l'ouverture de ce crédit.



Encore une fois, pourquoi tant de précipitation en ce moment ?

M. PATERSON : Il n'y a pas de hâte intempestive. Les crédits ont été votés le 6 du mois courant, il y a onze jours. Il n'y a pas eu d'empressement inutile.

M. HENDERSON : Je sais qu'ils ont été votés par le comité des subsides, comme le dit l'honorable ministre, après une entente formelle. Qu'on se conforme aux conditions que la gauche a posées avant d'ouvrir ces crédits, et le ministre pourra insister. Mais, quel est réellement son mobile ? Quel est son but. Il y a anguille sous roche, j'en suis certain, car un jour de retard, à mon avis, importe peu. Assurément, le ministère n'a pas un si pressant besoin d'argent qu'il ne saurait attendre vingt-quatre heures avant d'obtenir ces fonds. Il semble en avoir un besoin urgent. Le ministre devrait s'ouvrir à nous et nous dire pourquoi il a besoin de cette somme aujourd'hui et pourquoi il ne saurait attendre un jour de plus.

M. BENNETT : L'huissier est à la porte.

M. HENDERSON : Je crois que le pays n'en est pas rendu là. Le ministère ne doit pas être dans un tel dénûment. A maintes reprises, il a dépensé des centaines de milliers de dollars longtemps avant l'ouverture d'un crédit. Le ministre de l'Intérieur nous a souvent dit qu'une somme de plusieurs mille dollars qu'il nous demandait avait été dépensée sans le consentement du Parlement. J'avoue que le ministre de l'Agriculture fait mine de mieux observer la règle, mais je ne saurais comprendre pourquoi il éprouve si impérieusement le besoin d'obtenir ces fonds aujourd'hui même. S'il n'attend pas jusqu'à ce qu'il nous ait fourni les renseignements nécessaires, la Chambre et le public croiront qu'il y a quelque chose de pourri dans le royaume de Danemark.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : La résolution sera-t-elle adoptée ?

M. HENDERSON : Non ; je désire obtenir une réponse à ma question.

M. FOSTER : Le ministre a beau se tenir coi et ne souffler mot, cela ne servira de rien. Nous avons fait une proposition raisonnable en demandant au ministre de réserver ce crédit afin de lui rappeler une fois pour toutes sa négligence coupable et de faire voter le reste du budget, s'il le désire. Il est bon d'apprendre au ministre que, s'il se montre exigeant, il pourra rencontrer des obstacles imprévus sur sa route.

M. FISHER : Si on désire exécuter les travaux cette année, il faudra accorder les fonds d'ici à quelques jours. Naturellement, si ce crédit n'est pas adopté en même temps que le reste du budget supplémentaire, il sera réservé jusque vers la fin de l'exercice et il faudra dès demain arrêter les travaux.

M. FOSTER : On aurait dû les arrêter plus tôt.

M. FISHER : Les opinions sont partagées sur ce point.

M. FOSTER : Parce que vous n'aviez pas les fonds nécessaires.

M. FISHER : L'honorable député fait erreur. Je les ai eus jusqu'à ce jour et si ce crédit n'est pas adopté, je devrai télégraphier à M. Hutchison de suspendre tous les préparatifs.

M. FOSTER : Très bien ; télégraphiez-lui.

M. FISHER : " Très bien ", a dit l'honorable député, mais je suis convaicu que le Parlement désire que ces travaux soient exécutés et je conclus, des opinions exprimées par les députés de la gauche, qu'ils sont de cet avis. Je signale les conséquences qu'aurait un retard et je ne crois pas que le Parlement voudrait que de tels résultats se produisent.

M. FOSTER : Celui qui est dans le pétrin a toujours de la peine à en sortir. Le ministre a plusieurs portes de sortie. Il peut proposer l'adoption d'un crédit et en faire l'objet d'une loi de finance en n'importe quel temps, pourvu que le Parlement y consente. Nous ne sommes pas responsables de la difficulté qui a surgi ; c'est le ministre des Douanes qui nous a jeté le gant lorsqu'après avoir avoué que les renseignements manquaient, il est venu nous dire que le ministre de l'Agriculture les a donnés jusqu'au dernier. Pourtant, le ministre de l'Agriculture n'a pas pu nous apprendre quel espace a été mis à notre disposition ni quel plan M. Hutchison a soumis, de sorte que la gauche est dans les ténèbres. Le ministre de l'Agriculture est libre de mettre à exécution sa menace de télégraphier dès demain et de tout mettre à sac. S'il ne trouve pas un moyen de se procurer des fonds sans qu'un crédit soit ouvert, il lui suffira de s'adresser à l'un des sous-ministres qui lui dira comment s'y prendre.

M. J. D. REID : Il est étrange de voir que le ministre de l'Agriculture se met toujours en colère lorsque nous lui demandons des éclaircissements sur son budget. Il est toujours prêt à discourir longuement, mais il s'éloigne du sujet et ne nous apprend rien.

Quant à moi, je soupçonne qu'il y a quelquechose qui cloche, puisque le ministre de l'Agriculture a peur de s'expliquer. Il a, dit-il, des rapports au ministère; s'il en a, un messager pourrait les rapporter en moins de dix minutes et le ministre les déposera sur le bureau, ce qui nous permettrait d'adopter le crédit d'une façon régulière. Quant à sa menace de suspendre les travaux, il nous suffira de lui rappeler que le cabinet a depuis quelques années dépensé des milliers de dollars sans qu'aucun crédit eut été ouvert. Le Gouvernement ne devrait pas trouver à redire lorsque nous proposons de réserver cet article du budget jusqu'à ce qu'on nous fournisse les éclaircissements voulus, alors qu'il pourra être adopté sans la moindre difficulté.

M. PATERSON : Adopté.

M. FOSTER : Non, le crédit n'est pas adopté. Je désire que le ministre soumette à la Chambre cette partie importante de sa loi de finance.

M. BARR : Pendant tout le temps que j'ai siégé ici et dans l'assemblée législative de l'Ontario, je n'avais pas encore entendu un ministre dire qu'il ne pouvait pas poursuivre les travaux publics un jour ni une heure de plus, à moins que l'opposition ne lui vînt en aide et ne lui accordât des fonds sans obtenir les renseignements nécessaires. Le ministre de l'Agriculture déclare qu'il télégraphiera en Angleterre que le Gouvernement " n'a plus un sou ".

M. BENNETT : Il lui faudra envoyer sa dépêche " en port dû ".

M. BARR : Jamais pareil spectacle ne s'est vu ici ni dans tout autre parlement. Depuis trois longues heures nous discutons cette très importante question de l'Institut Impérial et je ne crains pas de dire que, pendant tout ce temps-là, l'opposition a posé soit au ministre de l'Agriculture soit au ministre des Douanes plusieurs questions pertinentes sans que ni l'un ni l'autre ait répondu à une seule de ces questions, bien que tous deux aient tourné autour du pot. S'ils ne nous ont pas fourni d'éclaircissements ils l'ont avoué franchement, c'est qu'ils ne connaissent rien de la question. Le ministre de l'Agriculture n'a pas pu nous dire en combien d'endroits se tenait l'exposition à Londres. Il a d'abord déclaré qu'il n'y avait qu'un endroit, mais qu'il ne le savait pas au juste. Ensuite, un député lui ayant demandé à qui appartiennent les échantillons, comment ceux-ci sont expédiés et quelle position ils occupent à l'exposition, le ministre a répondu qu'il n'en savait rien. J'ose dire que, si on était allé plus loin et si on avait demandé depuis combien d'années ces articles sont exposés et dans quel état sont maintenant les étiquettes, le ministre nous aurait répondu qu'il n'en savait rien. Cependant, nous connaîtrons tout demain. Le rapport se trouve sur le pupitre du ministre; il faudrait moins de cinq minutes pour l'apporter ici, mais nous ne pourrons l'avoir que demain. Entre temps, le ministre nous menace d'une terrible calamité: il télégraphiera en Angleterre que, pour sauver le cabinet de la ruine, il faut suspendre cette exposition.

Etrange situation ! Au moment de faire cette nouvelle dépense, nous demandions des éclaircissements mais nous ne pouvons pas en obtenir. Nous avons prétendu que nous ne pouvions pas voter ce crédit sans recevoir des renseignements. Alors, le ministre a déclaré qu'il forcerait la main à l'opposition. Eh bien, qu'il fasse venir les députés et qu'il nous impose silence en mettant la

question aux voix. Autrement, nous maintiendrons notre attitude; nous exigerons des renseignements sur cette question vitale. Que le ministre nous dise s'il attirera cette calamité sur nous ou s'il nous éclairera.

Quelques VOIX : A qui le tour ?

M. INGRAM : Je regrette de voir que le ministre de l'Agriculture n'est pas, comme d'habitude, capable de fournir des renseignements sur un sujet d'une telle importance pour la droite. Je me souviens qu'une fois j'ai posé à l'honorable ministre une importante question concernant. . .

Une VOIX : Les poulets ?

M. INGRAM : Oh ! non. Je lui faisais observer que les étables de la station agronomique centrale n'étaient pas bien construites—qu'elles gênaient l'opération des lois de la nature et je lui ai demandé comment les vaches devaient se coucher pour se conformer aux lois de la nature et il m'a répondu une fois d'une manière et une fois d'une autre.

Le ministre déclare aujourd'hui que les travaux devront être suspendus si ce crédit n'est pas voté. Je me rappelle qu'il y a quelques années, le ministre, fort inquiet au sujet du recensement, n'a pas hésité à prendre des fonds destinés à d'autres dépenses et à les appliquer à une enquête relative à un rencensement qui avait eu lieu dix ans auparavant. J'ignore si le blâme dont il fut l'objet a modifié son opinion; toujours est-il qu'en négligeant de communiquer à la Chambre les renseignements qu'il possède et de déposer les rapports qu'il avait entre les mains à la dernière session, le ministre a gravement négligé ses devoirs.

Il n'est pas déraisonnable de notre part d'éxiger le dépôt des documents avant d'ouvrir ce crédit. Les députés qui ne faisaient pas partie de la Chambre lorsque cet article du budget a été discuté ont, depuis, visité l'Institut Impérial à Londres et ils sont d'avis que les objets qui y sont exposés par le ministère des Douanes ne justifient pas une dépense de $18,000. En présence de ces déclarations, le ministre ne devrait pas persister à se faire ouvrir ce crédit aujourd'hui. Lorsqu'il est interpellé, le ministre des Douanes a l'habitude de dire : " Ah ! attendez la dernière épreuve." Maintenant, il change de tactique, il ne veut même pas permettre la discussion au moment de la dernière épreuve. Evidemment, il refuse la discussion ; il ne veut pas déposer les documents ; il veut mettre l'écurie sous clef maintenant que le cheval a été volé. Quant à moi je suis prêt a discuter cette importante et grave question jusqu'à minuit, au besoin. De six à huit heures, nous aurons l'occasion de nous renseigner et d'obtenir les éclaircissements que le ministre nous a refusés. Dans l'intervalle, les membres de la droite auront le temps de réfléchir et, s'ils n'ont pas pris une décision à six heures, ils en auront peut-être pris une à huit heures. Je demande de nouveau au mbinistre s'il se propose de faire adopter ce crédit maintenant.

M. SPROULE : Je ferai observer au ministre qu'il est six heures et qu'il aura jusqu'à huit heures pour se procurer le rapport. En le déposant alors sur le bureau, il facilitera, je n'en doute pas, l'adoption de ce crédit.

M. R. L. BORDEN : Il est un autre renseignement que je voudrais obtenir du ministre ce soir. Un article de $20,000 est destiné aux dépenses de la commission royale concernant les assurances. Sur quoi a-t-il basé ses calculs. Y a-t-il une entente avec les commissaires au sujet de leur rétribution? Enfin, quelle est la base de cette estimation?

M. PATERSON : Je pourrai fournir ce renseignement ce soir.

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

## Reprise de la Séance.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Cette résolution est-elle adoptée ?

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il réussi à se procurer ce rapport ?

M. FISHER : J'ai téléphoné au sous-ministre lui demandant de me l'envoyer. Je ne l'ai pas encore reçu et je ne saurais dire si je le recevrai cette nuit. Le sous-ministre ne pourra peut-être pas se le procurer à cette heure avancée. On comprend aisément que tous les commis sont partis et que le bureau est fermé, mais je vous donne l'assurance que je le déposerai sur le bureau dès demain.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux réserver l'article et nous occuper d'autre chose dans l'intervale ?

M. PATERSON : Au sujet du renseignement demandé par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), j'ai consulté le ministre des Finances pendant l'ajournement relativement au crédit demandé pour la commission d'enquête sur les assurances. Il m'a remis un mémoire portant qu'il demande ce crédit sans avoir fait de calculs, au préalable. Il est difficile de faire une estimation approximative, vu l'incertitude où l'on se trouve au sujet de la durée de l'enquête. Les commissaires ont la permission de requérir les services de ceux dont ils auront besoin. Cette somme est destinée à défrayer M. le juge MacTavish, le président de la commission ; M. J. W. Langmuir, commissaire ; M. A. L. Kent, commissaire ; M. H. F. Ross, le secrétaire ; M. Shepley, C.R., premier juriste ; M. Tilley, juriste-adjoint ; les copistes, les sténographes et les dactylographes, MM. Butcher et Cie, de Toronto, et à payer les dé-

penses éventuelles. En tenant compte du personnel et de la durée probablement longue de l'enquête, le ministre a cru qu'un crédit de $20,000 n'était pas exagéré.

M. R. L. BORDEN : Pour les dépenses jusqu'au premier juillet, n'est-ce pas ?

M. PATERSON : Oui ; ce crédit fait partie du budget de l'exercice en cours.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas d'entente au sujet de la rétribution des commissaires ?

M. PATERSON : Le conseil n'a pas fixé cette rétribution.

M. R. L. BORDEN : La question n'a pas été étudiée ?

M. PATERSON : Elle n'est pas encore décidée.

M. FITZPATRICK : On a arrêté le chiffre des honoraires que les avocats recevront. Je n'ai pas voulu prendre de responsabilité sans savoir à quoi m'en tenir.

M. SPROULE : Vu que le ministre n'a pas reçu le rapport, ne serait-il pas préférable de réserver l'article, en attendant ? En feuilletant les Débats de plusieurs années, on s'aperçoit que le même sujet est venu sur le tapis à plusieurs reprises et que la réponse n'a guère varié. La différence entre alors et aujourd'hui, c'est qu'autrefois on ne demandait qu'une somme modique en prétexant que le plan n'était pas complètement élaboré, mais qu'il le serait bientôt et que des renseignements seraient fournis à la Chambre. Evidemment, un plan a été arrêté, car on demande $18,000 dans le budget supplémentaire et $8,000 dans le budget principal, soit $26,000, en tout, qui doivent être destinés à l'exécution d'un plan bien arrêté qui aura été soumis au ministère et, par son entremise, au cabinet avant cette demande d'ouverture de crédits. Le rapport devra être communiqué à la Chambre avant que cette somme soit votée.

M. FISHER : Avant la suspension de la séance, j'ai expliqué que nous avions varié la somme parce que nous ne pouvions pas utiliser les articles qui ont été exposés à Liège. Sauf le rapport, je ne connais pas autre chose que je pourrais communiquer à la députation. Je déclare sincèrement à l'honorable député que je n'ai pas reçu le rapport à déposer sur le bureau ; je l'aurai demain. J'ai demandé au sous-ministre de me le procurer cette nuit. Il a promis d'essayer, mais il lui faut s'adresser aux commis pour le trouver.

M. SPROULE : Ne pourrait-on pas réserver l'article, en attendant ?

M. PATERSON : Il fait partie de la loi de finance.

M. FISHER : Le budget principal du prochain exercice renferme un article relatif à l'Institut Impérial et n'importe quelle question pourra aussi bien être soulevée lorsque cet article sera en discussion. Naturellement, je comprends que cela ne signifie pas que cette somme ne serait pas accordée. Au contraire, elle serait accordée et disponible jusqu'au premier juillet. J'espérais que tous les travaux seraient terminés à cette date. La somme que je demande aujourd'hui a été fixée d'après un rapport qui déclare qu'elle suffira pour achever toute l'entreprise.

M. SPROULE : C'est un rapport que le ministre a dû soumettre au conseil.

M. FISHER : C'est ce que j'ai fait.

M. SPROULE : Ce rapport est assurément à sa portée.

M. FISHER : Il se trouve au ministère.

M. SPROULE : Il est d'usage—le directeur général des Postes l'a fait l'autre soir—de lire ces rapports qui obligent la Chambre à accorder une somme d'argent pour certains besoins. Le ministre a ce rapport et il devrait le déposer sur le bureau.

M. INGRAM : Une partie de ces $18,000 servira-t-elle à éteindre des dettes contractées pendant les deux ou trois dernières années ?

M. FISHER : Non.

M. INGRAM : Ou antérieurement à l'exercice en cours ?

M. FISHER : Non, nulle dette n'a été contractée de ce chef. Depuis son départ de Liège, M. Hutchison a accompli certains travaux à Londres. Il restait sur le crédit ouvert pour l'exercice en cours une somme disponible d'à peu près $4,000. Je ne me rappelle pas exactement la somme que M. Hutchison avait à sa disposition, mais il a préparé un plan pour se procurer d'autres échantillons que nous avons pris les moyens d'acheter. Nous ne l'avons pas encore fait parce qu'il fallait attendre qu'un crédit fût ouvert. Le ministère n'emploiera pas cette somme à éteindre des dettes contractées pendant les exercices précédents.

M. INGRAM : Quelle distance sépare l'édifice de Cheapside de celui de l'Institut Impérial ?

M. FISHER : L'honorable député veut dire du bureau de la cité, sans doute. Il doit y avoir quatre ou cinq milles. L'un se trouve dans le cœur de la ville et l'autre dans South-Kensington.

M. INGRAM : Y a-t-il des échantillons d'articles canadiens dans cet édifice ?

M. FISHER : Il n'y en a pas dans le moment.

M. INGRAM : Pourquoi avons-nous payé un loyer pour cet édifice pendant quelque temps, puisque nous ne nous en servions pas ?

M. FISHER : Cet édifice est loué par l'Institut impérial et nous payons une part du loyer. Nous y avons eu un bureau et M. Henderson Watson s'y rendait régulièrement ainsi qu'à l'Institut Impérial dans le West-End et il se servait de ce bureau. Outre le bureau, il y a une grande pièce qui peut servir à des expositions temporaires, mais nous n'avons pas encore payé de loyer pour celle-ci.

M. BARR. Qu'est-ce que le ministre se propose de faire de ces $18,000? S'en servira-t-il pour remplacer les échantillons, pour en recueillir de nouveaux et quels seront ces échantillons— des conserves de fruits, des fruits confits, des grains de différentes sortes ? L'Institut impérial prend-il à sa charge une partie des dépenses ? Si le rapport était déposé, nous pourrions nous renseigner sans être tenus de nous en rapporter au témoignage d'un membre de la droite qui, n'ayant pas pris connaissance du rapport, n'en sait peut-être pas plus long que nous.

Il me semble qu'en deux heures, le ministre aurait pu se procurer cet important document que nous cherchons et que nous attendons avec tant d'impatience. Je crois pouvoir parler au nom de la gauche entière et déclarer que nous ne désirons ni gaspiller le temps, ni prolonger le débat. Notre plus vif désir est d'accélérer l'expédition de la besogne parlementaire. Mais, on nous demande $26,000 qui appartiennent au peuple et on ne doit pas s'attendre que nous accorderons cette somme sans que ce rapport soit déposé sur le bureau. Autrement, quelque soit le contenu du rapport on pourrait nous dire : A quoi bon récriminer puisque l'argent est voté. Dans les circonstances, pourquoi celui qui dirige nos délibérations (M. Paterson) ne met-il pas autre chose sur le tapis, ainsi que cela arrive souvent en pareil cas? Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) semble s'être mis en tête que ce crédit sera adopté, quoi qu'en pensent les députés de la gauche.

S'il se place sur ce terrain, il lui faudra prolonger le débat. Cependant, je donne à la droite l'assurance que nous ne le désirons pas. Néanmoins, nous avons à accomplir un devoir aussi important que celui du cabinet, et nos mandants nous demanderont compte de la manière dont nous nous en serons acquittés.

S'il constatait, après coup, qu'il y a eu des erreurs commises à propos de ces item, le pays nous blâmerait d'avoir voté ces crédits, à la légère. J'estime qu'il est très facile de régler cette difficulté qui nous embarrasse. Si l'honorable ministre de l'Agriculture et le leader actuel de la Chambre voulaient se consulter l'un et l'autre—deux têtes valent mieux qu'une, cette vérité subsiste toujours—je suis certain qu'ils en arriveraient à une solution qui permettrait à la Chambre de continuer sa besogne sans perdre plus de temps.



M. INGRAM : L'Institut impérial se trouve dans Kensington-sud. Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre a dit que l'appartement loué rue Cheapside n'est pas occupée par nous ; cependant, mon honorable ami avoue que nous payons un loyer annuel de £100, ce qui représente notre contribution dans ce contrat de louage. Il semblerait donc que depuis 1901, le Canada a payé cette somme qui a été doublée l'an dernier, sans avantage aucun. On serait porté à croire qu'il y a ici une grave négligence, puisque nous payons le loyer d'un appartement que nous n'avons pas même occupé.

M. FISHER : J'ai déjà expliqué, il n'y a pas bien longtemps, que l'appartement en question avait été occupé par M. Watson, conservateur de l'Institut, qui s'en servait comme d'un bureau de ville où les gens pouvaient le rencontrer et d'où il pouvait expédier la plus grande partie de sa correspondance. M. Watson a eu l'usage de ces appartements depuis que nous payons le loyer dont il est question.

M. PERLEY : En attendant le rapport du ministère de l'Agriculture, j'aimerais à dire un mot sur le sujet soumis au comité. Je connais parfaitement le quartier où se trouve l'édifice en question. L'institut impérial est un édifice que tous les Canadiens, de passage à Londres, aiment naturellement à visiter. Mais il se trouve tout à fait à l'ouest de cette ville, à une très grande distance du quartier des affaires ou des autres parties de Londres que fréquentent les financiers qui sont en relation d'affaires avec notre population. Cet endroit convenait parfaitement lors de l'exposition de 1862, mais je déclare hautement qu'à mon avis, nous ne retirons pas de bénéfices appréciables des dépenses que nous faisons pour le maintien de cette institution. Si le pays désire, comme question de sentiment, maintenir une exposition à l'Institut Impérial, c'est parfait ; mais au point de vue des affaires et des avantages que pourrait en retirer la population du Canada, il me semble que la continuation de cette entreprise est absolument inutile.

Je me rappelle que les gens que j'ai rencontrés à l'Institut impérial étaient ou des curieux ou des touristes. Mais quant aux habitants des provinces anglaises, de l'Ecosse, de l'Irlande ou du continent qui transigent des affaires à Londres, le dernier endroit où l'on pourrait espérer les rencontrer est bien l'Institut impérial. Je repète que je ne m'oppose pas à ce qu'on dépense une somme minime pour maintenir une exposition des produits du Canada, dans cet institut, car c'est surtout, à mon point de vue, une question de sentiments ; contribuer pour notre part au maintien d'une exposition faisant connaître les produits des différentes parties de l'empire britan-

nique. Mais si nous devons maintenir une exposition de nos produits à Londres dans un but exclusivement d'affaires, il vaudra mieux dépenser notre argent dans d'autres parties de Londres pour atteindre ce but. Ainsi, on pourrait tenir cette exposition à Charing-Cross où se trouvent nos bureaux d'immigration et dont l'accès est facile à tous ceux qui habitent ou visitent Londres. En effet, on ne peut mettre le pied dans cette ville sans passer par Charing-Cross, et l'on ne pourrait pour ainsi dire, s'empêcher de voir quelques-unes des ressources que le Canada offre au commerce et à l'industrie. On pourrait trouver un autre endroit propice près de la Mansion-House ou d'East-Cheap.

Si je ne me trompe, l'honorable ministre a dit que le bureau de ville de l'Institut Impérial ne servait que comme bureau de correspondance ou n'était utilisé qu'à d'autres fins semblables. Je rappellerai à la Chambre dans quelles circonstances cette question nous a été soumise depuis plusieurs années. On a fait allusion aux déclarations faites l'an dernier. Le 28 février 1905, l'honorable ministre de l'Agriculture disait :

Sur le crédit de $8,000 j'espère qu'il me restera, après que nous aurons fait les dépenses que nous avons pu prévoir une somme de $3,000 que j'appliquerai à l'envoi d'objets à l'exposition de l'Institut où je crois que nous pourrons les étaler avant le 1er juillet. Nous espérons que quelques-uns des fonctionnaires qui vont installer nos échantillons à l'exposition de Liège auront fini leur besogne assez tôt pour retourner à Londres faire ce travail avant cette date. C'est là un des avantages d'avoir un personnel permanent pour les travaux d'exposition.

Et il ajoutait en parlant du bureau qu'on devait établir dans la cité de Londres :

Il servira à deux fins. D'abord, on s'est toujours plaint que l'Institut impérial était trop loin dans l'ouest pour que les négociants pussent le visiter facilement ; et ensuite nous annexerons à ce bureau une salle où nous exposerons temporairement certains articles. Par exemple, une semaine nous exposerons des conserves, une autre semaine du bacon et du lard, une autre semaine, autre chose. Chacune de ces expositions sera annoncée à l'avance afin que les négociants intéressés viennent les visiter. Les expositions que nous ferons à l'office de la ville seront surtout les expositions d'articles périssables, et qui ne peuvent durer que quelques jours ou une semaine, tandis que l'exposition de Kensington-sud sera d'un caractère plus général et permanent. Au bureau de la ville nous pouvons tenir quinze ou vingt expositions différentes par année.

Voilà ce que déclarait l'honorable ministre de l'Agriculture l'an dernier. Il devait faire exécuter ce travail avant le 1er juillet, prendre des mesures, pour installer dans ce bureau établi au centre de Londres, des échantillons de nos produits périssables et autres; annoncer de temps à autre ces expositions, afin de permettre aux différents intéressés d'en profiter. Rien de tout cela n'a été fait, si je ne me trompe.

Je veux rappeler à la Chambre ce qui s'est dit ici il y a trois ans, c'est-à-dire à la session de 1903. Le 9 octobre 1903, l'honorable ministre de l'Agriculture, répondant à une question qui lui était posée à propos de l'Institut impérial de Londres, a déclaré ce qui suit :

Je crois que le Canada devrait occuper une des salles de la succursale de la cité et y envoyer, de temps à autre, des échantillons des différents produits canadiens. Par exemple, à un certain moment, nous pourrions exposer les produits de l'industrie laitière, le beurre et le fromage ; une autre fois, du bacon, des volailles et, plus tard, des minéraux ou un minéral en particulier, qui se trouvent en abondance au Canada. D'autres fois encore, nous pourrions exposer les articles fabriqués que nous croirions pouvoir vendre en Angleterre. Ces expositions ne seraient que temporaires et ne dureraient qu'une semaine ou deux. Elles seraient annoncées dans les journaux et des invitations pourraient être envoyées à ceux qui font le commerce des différents produits exposés.

Autrement dit, l'an dernier, le 28 février, le ministre de l'Agriculture a répété à peu près ce qu'il avait dit sur ce sujet le 9 octobre 1903. Les dépenses qu'on devait faire en vue de réaliser l'excellent but dont il est question dans ces deux citations, n'ont pas encore été faites; il y a trois ans que ce travail aurait dû s'accomplir. L'honorable ministre déclare que nous ne nous servons pas de cette succursale. Cela ne l'empêche pas de venir demander à la Chambre de lui voter une somme encore plus considérable pour acquitter les frais de l'exposition de nos produits à l'Institut impérial. L'an dernier, nous avons voté un crédit de $8,000. L'honorable ministre a déclaré qu'il n'avait besoin que de $5,000 pour acquitter les dépenses ordinaires, mais qu'il voulait dépenser $3,000 pour rendre cette exposition plus complète qu'elle n'était. On n'a soufflé mot alors de cette dépense de $18,000. Nous sommes aujourd'hui au 20 mars 1906. Le ministre a, semble-t-il, conclu des arrangements pour dépenser à Londres un crédit qui ne lui a jamais été voté par le Parlement. Je ne puis concevoir qu'aujourd'hui soit le dernier jour où l'on puisse voter le crédit nécessaire, sous peine de voir cesser le travail qui se fait à Londres. Ainsi que le disait mon honorable ami de Dufferin (M. Barr) : il est impossible que le ministre ait attendu jusqu'à la dernière heure pour venir nous demander de lui voter le crédit dont, dit-il, il a besoin, pour terminer l'œuvre qu'il a entreprise à Londres.

Il est évident que ces travaux sont commencés depuis quelque temps. L'honorable ministre nous a dit qu'il n'a dépensé que le montant du crédit voté par le Parlement. L'an dernier, il nous déclarait que les $3,000 supplémentaires qu'il demandait devaient être employés à l'exposition de nos différents produits à Londres. Aujourd'hui, il nous de-

mande $18,000. J'accepte la déclaration du ministre. Il me semble qu'on devrait tenir le Gouvernement responsable des dépenses qui seront faites à même ces $18,000. Je puis difficilement croire qu'il n'y a pas eu de travaux exécutés, qu'on n'a pas conclu de contrats, qu'aucune promesse n'a été faite, car, autrement, il ne sera pas nécessaire de dépenser un sou de ces $18,000. Voici qu'en même temps, le ministre nous dit qu'il ne peut attendre plus longtemps et qu'une partie considérable de ce montant doit être dépensée avant le 30 juin prochain. Si l'on tient compte des débats qui ont eu lieu ici en 1903 et en 1905 on trouve que cette attitude du ministre est plutôt étrange quand il vient nous dire qu'il doit exécuter précisément ce qu'il avait promis de faire il y a trois ans et ce qu'il n'a pas fait l'an dernier. Le fait seul d'avoir promis à trois reprises différentes suffirait à l'empêcher de venir demander à la Chambre de lui voter un crédit plus considérable dans le but de remettre en ordre cet étalage de nos produits que nous avons à l'Institut Impérial. A mon point de vue, il vaudrait mieux mettre fin à ces dépenses et consacrer plus d'argent à l'installation d'une succursale dans la cité, succursale où, le ministre nous le promettait en 1903, devait se faire l'exposition de certains de nos produits, mais qu'il n'a pu établir encore, ainsi qu'il vient de nous le dire.

M. LALOR : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quels sont les articles canadiens qui se trouvent dans cette exposition de Londres ?

M. FISHER : A l'heure présente ou dans le passé ? Il y a des échantillons des produits de toutes les provinces, qui sont loin de faire honneur au Canada. Nous nous efforçons d'exposer des articles qui pourraient plutôt faire valoir notre pays.

M. LALOR : L'honorable ministre semble admettre que les échantillons de nos produits exposés à Londres ne font pas honneur à notre pays. Après avoir dépensé les crédits considérables que le Parlement lui votait à chaque session dans le but de maintenir à Londres cette exposition des produits canadiens, l'honorable ministre vient nous dire maintenant que cette exposition ne peut que nuire à notre pays.

Je voudrais savoir ce qu'on a fait de cet argent. Mais l'honorable ministre revient à la charge et nous demande encore $18,000, en nous promettant de nous expliquer plus tard ce qu'il entend faire de ce montant. Je suis un nouvel arrivé ici, et c'est pourquoi je ne puis parler sur ce sujet avec l'expérience d'un vieux député, mais on nous a dit, aujourd'hui, que l'honorable ministre, à chaque session, répétait les mêmes promesses relativement à l'Institut Impérial de Londres. Je crois sincèrement que cette dépense est inutile et que le pays ne retirera aucun avantage de cette exposition, à moins que celle-ci ne soit considérablement perfectionnée et que le ministre qui se trouve à la tête de ce département spécial ne consacre toute son habileté à atteindre le but que je viens de mentionner.

On nous dit qu'on ne peut continuer à maintenir cette exposition, si le crédit nécessaire n'est pas voté aujourd'hui, et que l'honorable ministre ne peut même attendre jusqu'à demain pour obtenir l'argent qu'il demande ; il nous a menacé, cet après-midi, de cabler immédiatement à Londres à ses agents leur ordonnant de fermer cette exposition, si la Chambre ne voulait pas voter immédiatement ce crédit. A mon avis, en sera-t-il ainsi que le pays n'en éprouverait pas une perte sensible, car je ne crois pas que les cultivateurs retirent beaucoup d'avantages de cette exposition. Les membres de cette Chambre qui ont visité Londres et l'exposition des produits canadiens, nous ont dit que celle-ci était loin de faire honneur à notre pays. Un des députés auxquels je fais allusion déclare qu'il a trouvé dans un des coins d'une pièce où se tient cette exposition un tas de charbon qui était sensé représenter le produit de nos houillères des Provinces maritimes. Ce tas de charbon jeté dans une pièce qu'on n'avait pas nettoyée depuis des mois et des mois, devait, sans doute, faire connaître au peuple de la Grande-Bretagne et aux populations des pays étrangers les ressources et la prospérité de notre vaste pays. A mon sens, non seulement on devrait discuter à fond ces détails en cette Chambre, mais on devrait donner toutes les explications suffisantes, avant de nous demander de voter des crédits comme celui qui nous est soumis, ce soir.

L'honorable ministre se montre revêche à toute observation qu'on pourrait lui faire à propos de la façon dont il veut faire voter ce crédit. Il semble convaincu qu'il forcera la Chambre à voter ce crédit, grâce à la majorité servile qui l'appuie sans tenir compte du fait qu'il n'a fourni aucune explication raisonnable. Pourtant, les membres de la droite ne montrent pas toujours autant d'empressement à voter des crédits, même lorsqu'il s'agit de causes plus justes. Il y a quelques jours, on a demandé à la Chambre d'accorder une pension insignifiante à un homme qui avait perdu la vue en servant sa souveraine et son pays dans le Sud-africain, mais la majorité libérale dans cette Chambre a rejeté cette proposition. Hier encore, la droite a refusé de voter une gratification minime aux vétérans de l'incursion fénienne, qui avaient combattu pour le Canada, alors que nous n'étions que des enfants.

Cette même majorité libérale a voté contre une motion demandant qu'on accordât quelques acres de terre à ces vétérans, en reconnaissance du patriotisme et du courage dont ils avaient fait preuve en exposant leur vie pour la défense du pays. Cependant, quand il s'agit de voter $18,000

pour une exposition qui, de l'aveu même du ministre, est une honte pour le Canada, nos adversaires sont prêts à voter le crédit demandé. Quant à moi, je n'approuverai pas ce crédit avant d'avoir obtenu des explications complètes et de savoir à quelle fin servira cet argent.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Ce crédit est-il adopté?

M. R. L. BORDEN : Pourquoi l'honorable ministre de l'Agriculture n'a-t-il pas envoyé chercher le rapport, cet après-midi quand cette difficulté est survenue et alors qu'il nous aurait été possible d'avoir ce document en moins de vingt minutes?

M. FISHER : Je croyais que les explications que je donnais suffiraient.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas dû conserver bien longtemps cette impression.

M. GANONG : L'honorable ministre veut-il nous dire s'il a cablé à Londres l'ordre de cesser ces travaux, parce que, dans l'affirmative, nous perdrions simplement notre temps ? Je voudrais lui demander aussi s'il se trouve mêlé de près ou de loin à cette merveilleuse exposition canadienne qui se tient au Palais de cristal.

M. FISHER : Mon ministère n'a rien à voir à cela.

M. GANONG : Tous les vrais Canadiens remercieront le Ciel qu'il en soit ainsi. J'ai visité cette exposition, l'été dernier ; je me suis trouvé humilié et honteux de voir le mot " canadien " accolé à un étalage semblable. Je crois que si l'on avait dépensé pour cette exposition du Palais de cristal l'argent gaspillé à l'Institut Impérial qui se trouve situé à l'endroit que l'on sait, cela aurait encouragé davantage les immigrants à venir s'établir au Canada. J'ai aussi visité l'Institut impérial et je concoure pleinement dans tout ce qui a été dit ici sur cette entreprise. Cette exposition de nos produits est une honte pour le Canada. Elle peut servir à des fins scientifiques, mais les gens qui visitent l'Institut impérial n'appartiennent pas à la classe des immigrants et, à ce point de vue, nous ne retirons aucun avantage de cette dépense. Que représenteront dans ce montant de $18,000 les appointements des nouveaux fonctionnaires qui demandent un emploi?

M. FISHER : Rien.

M. GANONG : Le ministre répond-il qu'il n'en connaît rien?

M, FISHER : Si je ne me trompe, mon honorable ami demande si nous nommerons de nouveaux fonctionnaires, et je réponds dans la négative.

M. BLAIN : L'honorable ministre veut-il nous dire si nous recevrons en même temps que celui de M. Hutchison, le rapport de MM. Hay et Brodie ?

M. FISHER : Je puis jusqu'à un certain point, satisfaire la curiosité de mes honorables amis. Le sous-ministre m'a envoyé l'épure des plans ainsi que deux communications, une lettre et un mémoire de M. Hutchison dans lesquels il est question de l'Institut Impérial et d'autres choses.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il lire le rapport en question ?

M. FISHER : Je puis en lire certains extraits ou en faire une lecture complète si les membres de la gauche le désirent. Il me faudra quelques minutes pour classer les parties qui se rapportent à l'Institut Impérial.

M. SPROULE : Je voudrais savoir surtout si l'on va continuer la méthode adoptée d'abord relativement à cet institut, ou si on va la modifier. D'après le principe qui a servi de base à cette institution, chaque colonie contribuait pour sa part au maintien de cet institut. Cela n'était pas satisfaisant et, chaque année, on était forcé d'avouer que cette institution n'était digne ni des colonies ni de l'empire et qu'il fallait un changement qu'on se proposait toujours d'opérer. On demanda une somme minime pour acquitter les dépenses de M. Watson et d'autres personnes; il n'y avait d'abord qu'un seul bureau, mais plus tard, on en a établi une succursale à Kensington et une troisième dans la cité de Londres même. Sa Majesté qui était alors Son Altesse le prince de Galles, était à la tête de cette entreprise dont on changea plus tard la constitution. Le haut commissaire du Canada à Londres devint un des directeurs de cette institution. L'honorable ministre de l'Agriculture a informé la Chambre qu'un changement avait été opéré, mais jusqu'à présent, il ne nous en a fait aucun rapport, On nous a demandé d'abord de l'argent sous le prétexte qu'il ne s'agissait que d'une somme bien minime; aujourd'hui, on voudrait nous faire voter un crédit de $26,000 pour cet Institut Impérial alors que dans le passé, il était question de ne dépenser que $8,000 aux mêmes fins. Avant que ce crédit soit voté, l'honorable ministre devrait nous dire ce que les autres colonies entendent faire, comment cet argent sera dépensé, combien on consacrera de ce montant à l'achat d'échantillons à quel total s'élèveront les appointements des fonctionnaires et quel sera le prix du loyer?

Quel est donc ce plan bien défini dont on a parlé? Voilà ce que la Chambre devrait savoir et je crois qu'elle a non seulement le droit mais le devoir d'exiger de l'honorable ministre les renseignements nécessaires avant de voter un crédit aussi considérable. L'honorable ministre a le rapport sous la main et je suis convaincu qu'après avoir feuilleté ce document, il pourra nous fournir les renseignements qu'il semble tant hésiter à nous fournir.

M. FISHER : Si ces honorables messieurs désirent que je leur donne lecture de ce rapport, je suis prêt à le faire. Ce rapport nous vient de Liège, et, après quelques remarques d'introduction, se lit comme suit :

Vous ignorez peut-être que notre façon de montrer nos minéraux constitue toute une innovation. Les minéraux que nous pouvons le mieux utiliser sont l'argent, le plomb, le nickel, le cuivre, l'antimoine, le fer, le corindon, l'amiante, le mica et le graphite. Inutile de dire que les félicitations ne nous ont point fait défaut sur la façon dont nous avons disposé ces produits, car, d'après ce qu'on nous a dit, l'habitude règne toujours dans tous les musées géologiques d'Europe de montrer les spécimens dans des vitrines sans aucune désignation quelconque, et l'on ne songe jamais à faire de ces sortes d'expositions des leçons de choses. Je recommande de changer radicalement tout cela, et si vous voulez bien me prêter votre appui pour effectuer ce changement, je suis certain que nous allons attirer foule et que nous allons forcer les plus incrédules à admettre que nous ne nous étions pas trompés.

En attendant, je vais vous exposer ce que nous voulons faire, en commençant par les minéraux. Sur la feuille que je vous envoie, vous remarquerez que j'ai indiqué le tracé de la rue, et puis l'entrée. Bien entendu, tous les produits exposés en ce moment à ce rez-de-chaussée vont être enlevés. Dès l'entrée, se voit la vitrine n° 1. Cette vitrine servira aux spécimens d'amiante, les plus gros spécimens étant disposés en forme de pyramide jusqu'à mi-hauteur, et les plus petits terminant le cône. Différents articles fabriqués, et bien connus dans le commerce, compléteront cette exposition. La vitrine n° 2, pour les spécimens de nickel, est disposée à peu près de la même manière, en prenant en considération la différence des deux minerais. Il en est aussi de même pour tous les autres minéraux, jusqu'à ce qu'on arrive à la section occupée par l'escalier. Vous remarquerez qu'entre chaque vitrine il y a un ample espace pour y exposer des cartes et des photographies. Les vitrines se trouvant entre les fenêtres sont pour les plus petits spécimens.

A la suite de la section occupée par l'escalier, commence l'exposition d'agriculture. Les grandes vitrines, le long du mur, contiendront nos vues et gravures relatives à l'immigration ou au bétail, selon que nous jugerons le mieux à propos ; et les interstices seront disposés en biais et remplis de façon aussi attrayante que possible avec des spécimens d'herbes, de grains, de pailles. Les autres vitrines, en tous points semblables aux petites vitrines contenant des minéraux, seront pour des spécimens de céréales et de grains en bocaux, ainsi que pour les spécimens horticoles. Les espaces, entre les grandes vitrines, seront utilisés pour exposer des photographies et pour les imprimés traitant d'agriculture. Je suis certain qu'on sera absolument satisfait de tout ce que nous voulons faire ici, pour faire connaître avantageusement le Canada.

Pour ce qui est de la section de l'étage supérieur, où il y a un peu de tout, je conseillerais de ne rien faire pour le moment, jusqu'à ce que nous en ayons fini avec le bas. Nous serons en mesure de décider ce qu'il faudra faire.

Comme vous le verrez, le coût des vitrines sera d'environ $7,000. Dans le cas où on déciderait d'utiliser nos vitrines d'exposition, au lieu des petites désignées sur le plan, nous n'épargnerions pas grand'chose ; et, comme je vous l'ai déjà dit dans une de mes lettres, toutes modifications quelconques qu'on déciderait de faire à ces vitrines, et si dispendieuses fussent-elles, leur enlèveraient ce qui en constitue le principal charme, c'est-à-dire leur grande nouveauté qui a été beaucoup admirée par tous ceux qui ont pu déjà voir ces vitrines.

Vous remarquerez qu'il y aura plusieurs grandes vitrines à minéraux disposées le long du mur. A partir de la vitrine n° 1, consacrée à l'amiante, la vitrine n° 2, consacrée au nickel, et ainsi de suite jusqu'à la vitrine n° 9, j'estime que la valeur des produits représentera $2,500. J'ajouterai que tous les spécimens en ce moment à l'institut, tels que pierres à construction, etc., auront besoin d'être repolis, et plusieurs autres débarrassés de leur rouille.

Exposition d'agriculture.—Disons, dix tableaux de $200 chacun, $2,000. Ajoutons à cela les échantillons de grains, de pailles, d'herbes, pour motifs de décoration, $500 ; vues photographiques, imprimés, $500. Il devra y avoir aussi quelques jolies pancartes indicatrices pour le grand hall et les vitrines, $500.

Pour le second étage, on se trouvera bien, je crois, d'acheter quelques vitrines dont le coût ne dépassera pas $1,000. Au besoin, nous pourrions ici utiliser quelques-uns de nos spécimens déjà montés et quelques-unes de nos têtes d'animaux. Les têtes d'animaux, placées autrefois dans l'institut, étaient très belles, mais elles auraient aujourd'hui besoin de réparations, ce qui prendrait du temps, et par conséquent je conseillerais de les remplacer par nos propres spécimens, ce qui coûterait environ $2,000.

Bois.—Avec ce qu'il y a déjà ici, et ce que nous pouvons ajouter nous-mêmes, je crois qu'une somme de $500 sera pleinement suffisante.

Les spécimens d'horticulture, tant pour les fruits que pour les bocaux, demanderont $750.

Pour main-d'œuvre, camionage à Londres et frais d'entretien du personnel, il faudra $3,000, et pour dépenses imprévues, $500.

En établissant ces divers relevés estimatifs, je mets les chiffres assez élevés pour être sûr de ne pas me tromper.

Le montant d'argent requis pour tout terminer, abstraction faite du coût des spécimens, sera d'environ $14,000. Si vous croyez devoir accéder à ma proposition, je vous serais obligé de me le laisser savoir le plus tôt possible, afin que je puisse conclure avec les entrepreneurs pour les vitrines. Il faudrait deux mois, après cela, pour tout terminer.

Alors que j'étais à Londres, lord Strathcona m'avait demandé ce que je croyais que coûteraient tous ces changements. Je lui répondis qu'il faudrait environ $20,000. Il me dit alors que j'aurais à m'aboucher avec le comité à ce sujet, et je compris qu'il voulait dire par là qu'il verrait lui-même combien de temps les gens de l'institut seraient disposés à nous laisser la jouissance des salles. Je lui fis observer que je ne faisais que soumettre à M. Fisher un simple calcul approximatif de ce que je croyais nécessaire pour mettre l'exposition canadienne sur un haut pied, et que je n'avais aucun doute que s'il voyait là quelque chose à reprendre il en référerait à M. Fisher, et que ce dernier agréerait alors à tout ce qu'il lui communiquerait.

Voici quelques-unes des soumissions qui ont été reçues, pour les changements qu'on

se propose de faire pour l'exposition canadienne à l'institut impérial de Londres :—

| | |
|---|---|
| Vitrines au rez-de-chaussée pour produits minéraux et agricoles | $7,000 |
| Coût des minéraux fournis par la section d'agriculture | 500 |
| Dix tableaux de $200 chacun | 2,000 |
| Vues photographiques et cartes, section de l'exposition | 2,500 |
| Echantillons de grains, pailles et herbes pour motifs de décoration | 500 |
| Vues photographiques et imprimés | 500 |
| Grandes pancartes indicatrices pour grand hall et au-dessus des vitrines, à l'étage supérieur et au rez-de-chaussée | 500 |
| Coût des vitrines dont on pourra avoir besoin | 1,000 |
| Spécimens montés et têtes d'animaux | 2,000 |
| Bois | 500 |
| Horticulture, fruits et bocaux | 750 |
| Main-d'œuvre, camionnage à Londres, frais d'entretien du personnel | 3,000 |
| Dépenses imprévues | 500 |
| | 21,250 |

M. R. L. BORDEN : Je ne vois dans le rapport de M. Hutchison aucune allusion à l'exposition des échantillons de nos pêcheries. Ne doit-on pas aviser aux moyens d'exposer ces produits ?

M. FISHER : M. Hutchison n'a pas pris de dispositions pour cela, contrairement à ce qu'il aurait dû faire, je crois.

M. R. L. BORDEN : Je crois que cette industrie est assez importante pour que les produits en soient exposés. Au reste, les échantillons ne sauraient manquer.

M. FISHER : Si je ne me trompe, il y a déjà quelques-uns de ces échantillons. J'ai reçu une lettre de M. Hutchison dans laquelle ce dernier me dit qu'il a sous la main d'autres articles qu'il espère utiliser. Nos échantillons sont supérieurs à ceux des autres produits exposés.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pu constater si quelques-unes de ces vitrines étaient fabriquées avec du bois canadien. Ce serait pourtant une bonne occasion de faire connaître les produits de nos forêts.

M. FISHER : M. Hutchison ne mentionne pas ce fait. Ces vitrines sont des panneaux de verre surtout.

M. R. L. BORDEN : Il est extrêmement important d'étudier ce que lord Strathcona a suggéré quant à la possibilité des nouveaux arrangements que prendraient les autorités impériales.

M. FISHER : Après avoir reçu ce rapport, j'ai écrit à lord Strathcona à ce propos, et il m'a répondu que les arrangements déjà faits seraient continués pendant plusieurs années encore.

M. R. L. BORDEN : Il y a onze ou douze ans, j'ai visité cette exposition qui m'a surtout frappée par son absolue insuffisance. Si nous devons avoir une exposition permanente à Londres, il nous faudra la rendre digne du Canada. En écoutant les honorables députés qui ont visité l'Angleterre plus récemment et qui, par conséquent, sont plus au courant de l'état de choses qui existe, j'ai été vivement frappé des remarques qu'ils ont faites au sujet de l'endroit où cette exposition devrait se tenir. Il est parfaitement vrai que seules quelques personnes ont l'occasion de visiter cette exposition et même, dans les circonstances actuelles, on doit s'estimer heureux que cette entreprise n'ait pas été complètement ignorée. Mais si nous voulons dépenser un montant assez élevé—et le crédit demandé n'est pas banal, si l'on considère qu'il y a trois ans le ministre croyait qu'avec $2,000, il pouvait installer dans l'Institut impérial, une exposition convenable de nos produits—si nous décidons de dépenser chaque année une somme beaucoup plus élevée que celle mentionnée d'abord, le Gouvernement devrait choisir avec soin l'endroit où devra se tenir cette exposition.

Nous devrons préparer, au coût de milliers de dollars, notre exposition et chaque année nous aurons à voter de fortes sommes pour poursuivre notre œuvre ; par conséquent la question du choix d'un local devient fort importante. C'est le Gouvernement qui a le devoir d'assumer la responsabilité; cependant, il n'est pas inutile de faire observer que la question du choix d'un local, dans la nouvelle situation qu'on veut créer, prend une nouvelle importance. Avant que les arrangements définitifs soient effectués, le ministre, j'espère, tiendra compte de ces observations.

M. SPROULE : Voilà qui prouve que le ministre fait preuve de peu de sagesse en se présentant devant la Chambre, sans s'être bien documenté. Il est hors de doute que si le renseignement qu'on vient de nous fournir eût été donné en temps utile, l'article en discussion aurait été adopté, cet après-midi. Il importe de savoir si les autorités provinciales participent aussi à cette œuvre.

M. FISHER : Non, elles n'y participent nullement.

M. SPROULE : Qu'elles le fassent ou non, il importe de faire la meilleure exposition possible. Cette œuvre entraîne trop de dépenses pour que le gaspillage de ces deniers soit tolérable, et au besoin il faudrait dépenser davantage pour cette œuvre, pourvu qu'il en découle de bons résultats.

M. FOSTER : J'observe que sur ce crédit de $20,000 il a été dépensé $14,000 pour les vitrines destinées à l'étalage des objets d'exposition. Il me semble qu'avec les cinq ou six mille dollars, reliquat de ce crédit, il serait difficile de faire une bonne représentation des produits canadiens. Consacrer $14,000 aux vitrines, photographies et agencements, plutôt qu'aux produits eux-mêmes, voilà une application de deniers d'une sagesse assez douteuse.

M. FISHER : Les vitrines n'ont coûté que $8,000.

M. FOSTER : Sans doute ; mais les autres ouvrages de nature quelconque ont coûté $6,000 de plus.

M. FISHER : L'honorable député fait erreur. Voici la liste des articles :

| | |
|---|---|
| Vitrines au rez-de-chaussée pour exposition d'échantillons de minéraux et d'agriculture | $ 7,000 |
| Coût des minéraux que doit fournir le bureau de l'exposition | 2,500 |
| Photographies et cartes, échantillons de l'exposition agricole | 500 |
| Dix tableaux à $200 chaque | 2,000 |
| Echantillons de céréales, de paille et de graminées pour décorations | 500 |
| Photographies et renseignements écrits en lettres en fort relief | 500 |
| Coût des grandes affiches pour la salle principale et au-dessus des vitrines murales, à l'étage supérieur ou rez-de-chaussée | 500 |
| Coût des vitrines utilisables | 1,000 |
| Echantillons et têtes d'animaux montés | 2,000 |
| Essences | 500 |
| Horticulture, fruits et bocaux | 750 |
| Main-d'œuvre, transports à Londres, indemnité d'entretien pour personnel | 3,000 |
| Dépenses imprévues | 500 |
| | $21,250 |

M. FOSTER : Voilà qui confirme l'opinion que je viens d'avancer : c'est que le montant dépensé pour échantillons de nos produits eux-mêmes destinés à l'exposition n'est pas assez élevé. Ainsi, suffit-il de $500 pour faire une exposition passable des produits agricoles du Canada ? Ce chiffre me paraît tout à fait insuffisant.

M. FISHER : Ces produits s'obtiennent à fort peu de frais.

M. FOSTER : On les conditionne à moins chers deniers.

M. FISHER : Non pas ; mais on s'en procure de grandes quantités, à peu de frais.

M. FOSTER : A mon avis, ce montant est tout à fait insuffisant. Le ministre pourrait-il nous dire le chiffre des visiteurs qui font acte de présence à l'exposition annuelle, à l'Institut Impérial ? Parmi ces visiteurs, il se trouve sans doute peu d'hommes d'affaires et un fort petit nombre de gens du peuple, désireux de se créer des foyers ; c'est plutôt le rendez-vous des hautes classes ou de gens en quête de curiosités scientifiques ou qui désirent comparer les produits de divers pays. De mon temps, il y avait fort peu de visiteurs et la question s'est posée : s'il ne serait pas préférable de discontinuer cette exposition, vu le peu d'encouragement qu'elle reçoit ? Le nombre des visiteurs s'est peut-être accru mais c'est peu probable, puisque cette exposition est en dehors du courant suivi par la masse des voyageurs.



M. FISHER : J'ai déjà fait observer au député de Toronto (M. Kemp) que la valeur de l'institut tient, dans une large mesure, aux renseignements qu'il fournit à ceux qui cherchent à se documenter dans un but spécial, scientifique ou industriel. A mon avis, la foule des visiteurs se porte moins vers l'institut qu'elle ne le ferait, si l'exposition se trouvait installée dans un autre local.

M. FOSTER : Quel est le coût de l'entretien, en ce qui concerne le personnel ?

M. FISHER : Les frais sont couverts par les chiffres que j'ai donnés l'année dernière, $4,500 ou $5,000, l'an, tant pour le personnel que pour notre souscription à l'institut.

M. BLAIN : Et que sont devenus les rapports de MM. Hay et Brodie ?

M. FISHER : Le sous-chef ne les a pas transmis. Attachés au personnel de l'exposition, ces deux messieurs sont les subalternes de M. Hutchison. L'année dernière, ils ont été employés, pendant un court espace de temps, à quelques expositions tenues à Londres, sous les auspices des épiciers et autres industries et corps de métiers connexes, comme bonlangers, etc. Sur ces entrefaites, je leur ai demandé de visiter l'institut et de me donner quelque aperçu des décorations et installations à ajouter à cet édifice, de façon à nous permettre de faire une bonne exposition. Ils m'adressèrent un rapport assez court, signé par l'un d'eux, mais n'entrant point dans des détails tels qu'en contient le rapport de M. Hutchison. Bref, je ne me serais pas estimé autorisé à prendre quelque initiative, sur la foi de ce rapport, sans me documenter davantage ; et ces renseignements, je les ai obtenus de M. Hutchison.

M. BLAIN : Le ministre voudrait-il bien déposer ce rapport sur le bureau, à une prochaine date ?

M. FISHER : Certainement.

M. PERLEY : Ces deux ou trois années dernières, le ministre s'est fait ouvrir des crédits qui, comme il nous l'a dit, étaient destinés à faire face aux frais de certaines expositions hebdomadaires ou périodiques, à Londres même, pour les produits de nature périssable, produits de la basse-cour, lard fumé, etc. Ces projets ne se sont pas réalisés, paraît-il, et je tiendrais à apprendre de la bouche même du ministre la cause de cet insuccès. Nos cultivateurs, à mon sens, auraient grandement bénéficié de ces expositions.

M. FISHER : Cela tient à ce que le temps nous a manqué pour réaliser notre projet.

M. PERLEY : Le crédit a été ouvert.

M. FISHER : Il n'a pas été dépensé.

M. J. D. REID : Je vois que, l'année dernière, la dépense s'est élevée à $7,940 ; sur

ce montant, il a été consacré $3,000 à l'étalage des échantillons de nos minéraux. Ainsi, jusqu'ici ce sont là les seuls produits de notre sol qui aient figuré à cette exposition, et aujourd'hui, on veut inaugurer une réforme dans l'étalage des échantillons. Dans cet état du ministre, il ne figure que $750 pour l'exposition des produits agricoles. C'est là une bien minime somme à consacrer à nos produits agricoles, et avec une aussi maigre subvention, on ne réussira guère à faire une bonne exposition des produits de notre industrie laitière, industrie qui a atteint un si grand développement, par suite de nos importantes exportations de ces produits. En outre, il devrait figurer à cette exposition des échantillons de nos industries manufacturières. La chose ne semble pas prévue dans ce crédit. Le ministre donnera peut-être un mot d'éclaircissement.

M. FISHER : C'est aux fabricants qu'il appartiendrait de nous fournir ces échantillons. Nous serons bien aises de les recevoir et de voir à ce qu'ils figurent convenablement à l'exposition.

M. J. D. REID : A-t-on donné avis de la chose aux industriels ?

M. FISHER : Avant de donner ces avis, il fallait au préalable savoir s'il me serait ouvert un crédit. Aussitôt que l'œuvre sera en marche, la chose se fera.

(La motion est adoptée.)

Rapport est fait à la Chambre de l'état de la question.

## ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCE.

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) demande à déposer un projet de loi (bill n° 56) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, durant l'exercice finissant le 30 juin 1906.

(La motion est adoptée.)

Le bill est lu pour la 1re fois.

M. PATERSON : Je voudrais, si c'est le sentiment unanime de la Chambre, soumettre le bill, séance tenante, à l'épreuve des trois délibérations réglementaires.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois rien qui s'y oppose.

(Le bill est lu pour la 2e fois et délibéré par le comité qui en fait rapport.)

M. PATERSON propose la 3e lecture du bill.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas sous les yeux d'exemplaires du bill, mais il est rédigé, je suppose, dans la forme usitée et ne contient que les item qui ont été adoptés.

M. PATERSON : C'est le bill que m'a remis le greffier de la Chambre.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 3ème fois et adopté.)

## SUBSIDES—QUESTION RELATIVE A LA DIRECTION DU SERVICE GEOLOGIQUE.

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre se forme en comité, monsieur l'Orateur, je tiens à signaler une question à l'attention du Gouvernement. Le 20 du courant, il y a précisément une semaine, il s'est élevé un débat au sujet de la nomination d'un chef inamovible de la commission des études géologiques. Le député de Lambton-est (M. Armstrong) a demandé des renseignements au premier ministre sur cette question et voici la réponse apportée par le chef du Gouvernement :

Le Gouverneur a décidé de faire une nomination et cette nomination se fera dans l'intervalle d'une semaine.

Le ministre des Douanes (M. Paterson) voudrait-il bien nous dire qui a été nommé à cette charge ?

M. PATERSON : Cette nomination est à la veille de se faire, paraît-il. La Chambre en sera probablement informée, demain même.

## TRAITE AVEC LE JAPON.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à rappeler au Gouvernement la demande que j'ai formulée, le 12 mars, en obtention d'exemplaires des arrêtés en conseil et de la correspondance relative au nouveau traité intervenu avec le Japon. Du débat qui s'engagea alors, le fait se dégage que le traité a été signé le 31 janvier. On nous promit que les documents se rattachant à ce traité seraient déposés sur le bureau de la Chambre, et je serais bien aise que le Gouvernement exécutât sa promesse à brève échéance. Je prie le ministre des Douanes de se reporter à la page 132 du compte rendu des débats de cette année, où il verra consigné le texte de ma demande.

## POSTE RURALE.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire me renseigner de nouveau après du ministre des Postes (M. Aylesworth) au sujet d'une demande de dépôt de documents faite il y a plus d'un an, et se rattachant à la poste rurale. Le ministre, dans sa réponse, n'a pas précisé la date du dépôt.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : La préparation de ces documents est en bonne voie.

M. LENNOX : Le ministre s'est-il informé de la cause du retard ? Il y a déjà plus d'un an que la Chambre a émis cet ordre. C'est bien long pour la préparation d'un document de ce genre.

M. AYLESWORTH : C'est l'honorable député (M. Lennox) qui a, le premier, signalé la chose à mon attention. Je me suis alors renseigné sur la situation au ministère et j'ai donné ordre de préparer ces documents, en réponse à l'ordre de la Chambre.

M. LENNOX : Le ministre pourrait-il préciser la date du dépôt ?

M. AYLESFORTH : Je ne suis pas allé aux renseignements récemment, mais si je ne me trompe, ce sera dans quelques jours d'ici.

## AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. PATERSON : Le député de Huron-ouest (M. Lewis) a donné avis qu'il désirait prendre la parole, au moment où serait présentée la proposition tendant à la discussion du budget. Or, cet honorable député semble absent de la Chambre, en ce moment. Je mentionne le fait, de peur que. . .

M. R. L. BORDEN : Sans doute, en raison de l'heure tardive, l'honorable député (M. Lewis) a jugé préférable d'ajourner ses observations.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Au cours de cette session, la Chambre a ordonné le dépôt de nombreux documents et ce dépôt devrait se faire à brève échéance. Si j'appelle l'attention du Gouvernement sur la chose, c'est que, une dizaine ou une quinzaine de jours avant la rentrée des Chambres, j'ai pris soin de notifier aux ministères l'avis que je proposerais le dépôt de ces documents, et cela afin de hâter leur confection et de prévenir tout retard illégitime dans le dépôt de ces rapports. Je ne crois pas qu'on ait encore déposé un seul de ces documents. Si j'ai cru devoir donner cet avis insolite, c'est que j'ai voulu faciliter l'expédition des travaux de la session. Mais tout cela serait en pure perte, si le dépôt de ces renseignements ne s'effectuait pas à plus bref délai que par le passé. J'ai supposé qu'en donnant cet avis, quinze jours avant la rentrée des Chambres, on se mettrait à la besogne pour confectionner ces états, et que leur dépôt ne se ferait plus attendre six mois, comme par le passé. Il me semble que quelques-uns des états demandés devraient déjà se trouver sur le bureau de la Chambre.

M. PATERSON : Nous avons fait diligence, cette année.

M. R. L. BORDEN : Le dépôt de ces états est-il fait ?

M. PATERSON : Si je ne me trompe, il en a été déposé un grand nombre.

M. R. L. BORDEN : Réellement ?

M. PATERSON : Je le crois.

M. R. L. BORDEN : Je l'ignorais. Je me renseignerai.



M. PATERSON : Je ne parle pas de science certaine.

M. R. L. BORDEN : Je puis me tromper, mais je n'ai pas observé qu'un seul des états demandés par les députés de l'opposition ait été déposé sur le bureau de la Chambre. Je me renseignerai auprès du greffier.

M. PATERSON : Je croyais qu'il s'agissait des documents dont le dépôt a été demandé l'année dernière.

M. R. L. BORDEN : Non, il s'agit de cette année.

M. PATERSON : Vous voulez dire, sans doute, qu'il est question des documents dont on a proposé, cette année, le dépôt ?

M. R. L. BORDEN : Oui. Je le répète, car peut-être le ministre des Douanes n'a pas bien saisi le sens de mes observations —j'ai dit que, dans le but de faciliter l'expédition des affaires législatives au cours de cette session-ci, j'ai donné avis à tous les ministères que nous demanderions le dépôt de certains états, et cela afin de leur permettre de commencer la confection de ces documents et hâter ainsi la date de leur dépôt sur le bureau de la Chambre. En présence de cette démarche, il me semble que nous sommes en lieu de compter sur le dépôt de quelques-uns de ces documents à fort brève échéance ; en fait, nous avons éprouvé une déception en constatant qu'ils n'étaient pas encore sur le bureau. Si je mentionne ces faits, c'est que je désire faciliter, dans la mesure du possible, l'expédition de la besogne ; car le ministre des Douanes le comprend, s'il se produit quelque retard dans le dépôt de ces documents, l'expédition de nos travaux en souffre. Il est impossible de discuter convenablement certaines questions, sans avoir obtenu les renseignements voulus et c'est dans le but de couper court à tout retard que, quinze jours avant la rentrée de la Chambre, j'ai donné cet avis aux ministères, afin de leur permettre de se mettre à l'œuvre et d'aborder la confection des exemplaires de documents que la Chambre demandait.

M. PATERSON : Quant aux fonctionnaires de mon ministère, ils travaillent à l'élaboration de ces rapports, et si je ne me trompe, ils se sont mis à l'œuvre, avant même que la Chambre eût ordonné le dépôt de ces documents, et sans doute mes collègues font aussi l'impossible pour accélérer la tâche. Certains rapports sont volumineux et leur confection est une œuvre de longue haleine.

M. R. L. BORDEN : Je le comprends parfaitement.

M. PATERSON : Le rapport demandé par le député de Lambton (M. Armstrong) sera déposé sur le bureau aussitôt que la Chambre en aura ordonné le dépôt, et les fonctionnaires sont en train de confection-

ner un autre rapport dont on a demandé le dépôt. Sans doute tous mes collègues tiendront compte de l'observation de l'honorable député. Je porterai la chose à leur connaissance.

M. R. L. BORDEN : A deux reprises j'ai demandé au premeier ministre le dépôt d'un état, par le bureau de la secrétairerie d'Etat, contenant la liste de tous les rapports dont le dépôt a été ordonné par la Chambre au cours des deux sessions dernières, et qui n'ont pas encore été déposés sur le bureau. Le premier ministre est d'avis qu'il serait facile de se procurer un état de ce genre au bureau du secrétaire d'Etat. Ce mémoire ne nous a pas encore été soumis et le ministre des Douanes m'obligerait, s'il voulait bien prendre note de la chose et tâcher d'accélérer l'élaboration de cet état.

M. SPROULE : Je désire rappeler au leader de la Chambre que, l'an dernier, nous avons ordonné le dépôt d'un état indiquant le nombre de fonctionnaires publics qui, de 1896 à 1905, ont été employés par le gouvernement, tant au service intérieur qu'au service extérieur. C'est du commencement de mars que date la proposition de dépôt de cet état. Puis la Chambre ordonna le dépôt de ce document qui ne fut soumis à la députation que vers la fin de la session, qui se clôtura, je crois, le 19 ou le 20 juillet, et même à cette heure tardive, il était incomplet. Le ministère des Travaux publics n'avait pas annexé son propre état à ce mémoire, et depuis cette époque, je ne sache point qu'on ait fait quelque tentative de faire exécuter l'ordre de la Chambre. Voilà une situation intolérable. Un mémoire de ce genre n'a de valeur que lorsqu'il est complet, et à coup sûr, celui demandé n'est pas tellement volumineux, que sa confection exige une année. Il y a plus d'un an que la Chambre a ordonné le dépôt de ce document. Je prie le leader de la Chambre de prendre note du fait et de s'informer si on s'est conformé à l'ordre de la Chambre, et dans le cas contraire, de veiller à ce que la chose se fasse à bref délai.

M. PATERSON : L'honorable député étant au courant de la question, voudra bien me transmettre une note indiquant une date ou une page qui puisse m'aider dans mes recherches.

M. SPROULE : Avec plaisir.

M. BARKER : Quand le rapport du ministère de l'Intéreur sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre ?

Voilà nombre de fois qu'on le demande et qu'on nous le promet. Il faudrait enfin s'exécuter.

M. OLIVER : Le rapport en question est entièrement entre les mains de l'imprimeur du roi, et m'étant informé, ces jours derniers, de la date à laquelle il sera prêt à être présenté à la Chambre, j'ai appris que tout serait terminé dans une couple de jours.

M. BARKER : J'espère que la promesse, cette fois-ci se réalisera. Quand le rapport du ministère de la marine sera-t-il déposé? Jusqu'ici on ne nous a distribué que le rapport des pêcheries.

M. PATERSON : Mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries, (M. Brodeur) est absent momentanément. Tous ces rapports sont livrés à l'imprimeur et je suppose qu'il pousse la besogne avec toute la rapidité possible. Que l'honorable député pose de nouveau sa question, lorsque le ministre de la Marine sera présent, et il apportera la réponse voulue.

M. R. L. BORDEN : Est-il dans l'enceinte du Parlement ?

M. PATERSON : Je le suppose. Sauf indisposition, les ministres, d'ordinaire, se tiennent dans les appartements voisins, lorsqu'ils sont absents de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Il serait peut-être préférable d'envoyer quelqu'un chercher le ministre.

M. BARKER : J'ai encore une question à poser au ministre. Le 14 du courant, j'ai demandé un état du ministre des Chemins de fer et des Canaux touchant certaines transactions intervenues avec la compagnie d'approvisionnements des chemins de fer de l'Est. Le ministre apporta une réponse à deux ou trois questions et promit de déposer presque immédiatement sur le bureau un mémoire relativement aux autres questions. "Il ne se produirat aucun retard dans le dépôt de ces documents." Ce sont là ses propres paroles. Voilà plusieurs jours que le ministre n'a pas fait acte de présence ici et nous avons besoin de ces documents pour l'édification du comité des comptes publics. Si je signale le fait, c'est que, d'après la nature des documents en question, rien n'empêche qu'ils ne reposent dans les archives du ministère et ce n'est que par suite de l'absence du ministre que ces papiers nous manquent. Sans ces documents, nos délibérations, au comité des comptes publics, en subiront fatalement des retards.

M. AMES : Le ministre de l'Intérieur pourrait-il me dire si les rapports du bureau des terres fédérales et de l'arpenteur général se trouvent aussi aux main de l'imprimeur et s'ils seront déposés sur le bureau en même temps que le rapport du ministère de l'Intérieur ?

M. OLIVER : Je le répète, le rapport complet du ministère de l'Intérieur sera à la disposition de la Chambre, d'ici à quelques jours.

M. R. L. BORDEN : Comprendra-t-il les deux rapports en question ?

M. OLIVER : Oui, si je ne me trompe.

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

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Ecoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario ; soins et services médicaux, Québec, $4,200.

M. OLIVER : Pour tous les services entraînant une dépense ininterrompue, au cours des douze mois, il a été effectué une réduction dans ces item, sur le pied des neuf mois. Cela s'applique aux frais de gestion, aux subventions scolaires, services médicaux, diverses dépenses, instruments aratoires, bétail, etc., etc. Il y a, toutefois, certaines dépenses secondaires auxquelles il est impossible d'appliquer la réduction, vu que la dépense s'effectue au commencement de l'année. En pareilles circonstances, il faut voter le plein montant répondant aux besoins des services pour les douze mois de l'exercice, et voilà qui explique pourquoi le crédit ne comporte point la pleine réduction de 25 pour 100. Soumis à la réduction partielle de 25 pour 100, le chiffre des prévisions budgétaires est inférieur de $325,601 à celles de l'exercice 1905-1906. Eût-on établi ces prévisions sur l'ancienne base, c'est-à-dire la comparaison d'un exercice à l'autre, ce crédit aurait accusé une réduction de $100,000, approximativement, réduction qui figure aux sous-titres : bestiaux, édifices scolaires, fournitures de bouche pour le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

Ecoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario et Québec, $40,072.50.

M. BARR : Combien existe-t-il de ces écoles ?

M. OLIVER : Ontario compte 72 externats et 6 écoles industrielles et pensionnats.

M. BLAIN : Où ces écoles sont-elles situées ?

M. OLIVER : En voici la liste : pensionnat de Fort-William, institut de Mohawk, à Brantford; institut de Mount-Elgin, à Mount-Elgin ; école Shigwank et Wananosh, Sault-Sainte-Marie ; école pour garçons et école pour filles, île Manitouline.

M. SPROULE : Ce crédit accuse une augmentation de $4,000.

M. OLIVER : Cela tient aux travaux réparateurs qu'on a fait subir à l'institut de Mount-Elgin, au coût de $3,000.

M. J. D. REID : Ces instituteurs doivent-ils être porteurs de certificats ?

M. OLIVER : Ils doivent obtenir des certificats de troisième classe au moins.

M. FOSTER : Sont-ils formés dans les écoles normales ?

M. OLIVER : La formation à l'école normale n'est pas de rigueur.

M. BARR : En réalité, sont-ils tous détenteurs de certificats ?

M. OLIVER : C'est au moins ce que l'on m'apprend.

M. J. D. REID : Enseignent-ils d'autres langues que l'anglais ?

M. OLIVER : Dans les écoles d'Ontario, l'anglais est la seule langue enseignée. Dans quelques écoles de Québec, on enseigne le français.

M. DANIEL : Combien les Provinces maritimes comptent-elles de ces écoles ; où sont-elles situées et quel est le nombre d'élèves qui les fréquentent ?

M. OLIVER : La Nouvelle-Ecosse compte 11 écoles ; le Nouveau-Brunswick, 6 ; l'île du Prince-Edouard, 1.

M. DANIEL : Où sont situées les écoles du Nouveau-Brunswick ?

M. OLIVER : A Burnt-Church et Eelground, comté de Northumberland ; à Kingsclear et Sainte-Marie, comté d'York, à Tobique, comté de Victoria ; à Big Cove, comté de Kent.

M. DANIEL : Quel est le chiffre de cette population scolaire ?

M. OLIVER : Le nombre d'élèves inscrits est de 153, et la présence, en moyenne, est de 87.

M. BLAIN : Existe-t-il quelque système d'inspection pour ces écoles et dans l'affirmative, quel est la nature de ce système ?

M. OLIVER : Ce sont les inspecteurs des écoles publiques de chaque province qui visitent ces écoles, et ils transmettent leurs rapports au département des Affaires indiennes.

M. FOSTER : Que pense le ministre des progrès réalisés par les enfants indiens dans ces écoles ? Font-ils des progrès satisfaisants ? Pour quelles carrières sont-ils outillés ? Que deviennent-ils, après être sortis de l'école ?

M. OLIVER : Je ne saurais guère apporter de réponse satisfaisante à pareille question. Les enfants indiens sans doute, ne manquent ni d'intelligence ni d'aptitudes ; mais quant aux résultats de l'instruction puisée dans ces écoles et son influence sur leurs carrières futures, c'est là une question sur laquelle je ne saurais me prononcer.

M. FOSTER : Je ne prétends certes pas que le ministre, encore peu initié au fonctionnement et aux rouages de son ministère, soit en mesure de nous apporter une réponse catégorique ; seulement, voici où nous en voulons venir. Le département des Affaires indiennes, qui est chargé du soin de ces enfants et pourvoit à leur instruction, se contente-t-il de payer aux instituteurs leurs appointements et les honoraires des médecins ? Se tient-il au courant du progrès des enfants indiens, après qu'on leur a enseigné la lecture, l'écriture et l'arithmétique ? Quel progrès ces enfants font-ils, en dehors de ces rudiments, dans les autres matières ?

M. OLIVER : Dans la province d'Ontario, les enfants indiens font de grands progrès, au point de vue de l'instruction publique et de la civilisation. Ils s'intéressent à l'œuvre ordinaire de la civilisation dans leurs localités, et cela selon leur situation sociale.

M. BARR : Leur enseigne-t-on l'agriculture, dans les écoles d'Ontario ?

M. OLIVER : Il n'y a pas de système d'instruction agricole dans la province d'Ontario, mais un grand nombre d'Indiens sont de véritables cultivateurs et leur travail leur font honneur dans plus d'un cas.

M. R. L. BORDEN : J'ai porté quelque attention à cette question et je me suis efforcé de découvrir quels sont les avantages que l'instruction agricole peut procurer à ces petits pupilles de l Etat. Cette étude superficielle m'a conduit à la conclusion que si vous remettez l'élève indien au milieu de la tribu, et parmi ceux qui n'ont reçu aucune éducation, il retourne presque infailliblement à la barbarie de ses ancêtres, tandis que si vous isolez ceux qui ont fréquenté les classes, si vous leur donnez quelque emploi, ou si vous les laissez à eux-mêmes sur une partie séparée de la réserve, ils s'améliorent rapidement. Tels sont les renseignements que j'ai pu recueillir d'une façon plus ou moins imparfaite à des sources différentes. J'aimerais savoir s'il y a du vrai dans cette recommandation qui paraît conclure à ce que le ministère apporte un soin tout spécial à diriger le jeune Indien dans la vie, après sa sortie de l'école. Il ne me paraît pas être de grande utilité de faire instruire les petits Indiens, pour ensuite les remettre au milieu de leurs familles, tandis que leur isolement, après leur sortie de l'école me paraît, par contre, produire de bons résultats. Dans ce dernier cas, on a remarqué une grande amélioration, non seulement au Nord-Ouest mais dans la Colombie-Anglaise.

M. OLIVER : Nous parlons en ce moment des Indiens de l'est du Canada, et je crois que l'influence de la civilisation d'une part et celle de l'éducation d'autre part ont eu les meilleurs résultats sur les mœurs de ces Indiens. Il n'y a pas cette différence entre blancs et Indiens dans l'est du Canada que nous remarquons dans les provinces de l'ouest, et le danger du retour à la barberie des enfants Indiens renvoyés dans leurs familles, n'est pas aussi grand ici que là-bas. Nous nous efforçons de donner aux petits Indiens la meilleure éducation possible, afin qu'ils soient eux-mêmes les maîtres de leur destinée, au milieu de la population blanche.

M. FOSTER : Y a-t-il beaucoup de petits Indiens dans les Provinces maritimes qui fréquentent les écoles des blancs ?

M. OLIVER : Non, un nombre restreint ; dans le comté de Cumberland, dans la Nouvelle-Ecosse, par exemple, bien peu fréquentent les classes des blancs.

M. FOSTER : Il est difficile, dans les Provinces maritimes, de grouper ensemble un grand nombre d'enfants indiens, car les familles sont très dispersées, à de rares exceptions près. J'ai une tendance à croire que les écoles indiennes sont inefficaces, à cause de la difficulté de grouper et de tenir groupés pendant une période de temps relativement prolongée, un nombre suffisant d'élèves pour former une classe, et de leur donner l'instituteur le plus compétent pour les instruire. Il faut probablement qu'un instituteur possède plus d'aptitudes particulières pour entreprendre d'inspirer à des élèves de cette catégorie le goût de l'éducation. Je suis passablement convaincu— que l'argent que nous dépensons pour des écoles indiennes est en grande partie gaspillé. Je ne sais pas jusqu'à quel degré de perfectionnement l'éducation de ces élèves est porté. Vous pouvez peut-être leur apprendre à lire un peu d'anglais, mais leur enseignez-vous autre chose ? Ce en quoi le département excelle toutefois, c'est la distribution des médicaments. Ces Indiens me paraissent avoir une capacité illimitée pour ingurgiter les remèdes. La note pour les médicaments est probablement plus élevée que le bilan de l'éducation. Est-ce que les médecins et le ministère continuent à se chamailler relativement à cette médication prolongée ?

M. OLIVER : Naturellement, la race indienne que l'on désigne généralement comme une race agonisante, a plus besoin de médicaments et de traitement médical que ceux qui vivent dans des conditions plus favorables, qui sont plus robustes et plus avancés sous le rapport de la civilisation. Le service médical aux Indiens disséminés ça et là, loin des médecins, est aussi beaucoup plus dispendieux dans les Provinces maritimes.

M. BARR : Les médecins sont-ils payés pour le travail qu'ils font, ou reçoivent-ils une allocation fixe ?

M. OLIVER : Dans certains cas, ils sont payés selon leur travail, dans d'autres, ils reçoivent une allocation fixe.

M. GUNN : Est-ce que l'honorable ministre a dit que les Indiens ne reçoivent pas l'instruction agronomique dans les provinces de l'Est ?

M. OLIVER : J'ai dit qu'il n'y a pas d'instructeurs agricoles pour les Indiens, dans les provinces de l'est du Canada, comme nous en avons sur les réserves indiennes dans les provinces de l'ouest. Mais je suppose que l'agriculture pratique leur est enseignée dans les écoles d'agriculture qui existent dans l'est du Canada?

M. J. D. REID : Les médecins qui soignent les Indiens et qui reçoivent une allo-

cation fixe, ont-ils le droit de pratiquer à part cela ?

M. OLIVER : Oui.

M. BARR. La dépense occasionnée par les Indiens dans les provinces de Québec et d'Ontario pour les médicaments et le traitement médical, est plus élevée, *per capita*, que ne l'est la dépense occasionnée par les blancs, quoique les Indiens, laissés à eux-mêmes ne se soucient pas beaucoup de prendre des remèdes. Cela me paraît être que certains de ces médecins sont des partisans et qu'ils exercent une influence sur le Gouvernement. Celui-ci prendrait ce moyen de les récompenser de leurs services politiques.

M. BLAIN : Exige-t-on le même degré de valeur de l'enseignement sur les réserves que dans les comtés ?

M. OLIVER : Non. Le cours d'études est différent dans les écoles canadiennes. Il suffit d'avoir un certificat de troisième classe pour enseigner. Nous n'exigeons pas les certificats d'enseignement supérieur.

M. BLAIN : Quels livres donne-t-on ?

M. OLIVER : Toutes les écoles emploient la même série de livres que les écoles d'Ontario. Le département de la papeterie du Gouvernement achète les livres.

M. BARR : Qui revise ces livres, qui les prépare ?

M. OLIVER : Ce sont les livres de la série de Gage.

M. AVERY : Qui requisitionne le ministère pour ces livres ?

M. OLIVER : L'instituteur.

M. BLAIN : Je vois que des instituteurs sont engagés à $100 par année et d'autres à un prix plus élevé, même $300. Qui engage ces instituteurs ? Y a-t-il des syndics sur la réserve ?

M. OLIVER : Quelle école veut-il dire ?

M. BLAIN : Une à la page J-6 du rapport de l'auditeur général.

Back Settlement, instituteur, Isidore Whitlock, 12 mois, jusqu'au 30 juin, $100.

Il y en a une autre.

Bear Creek, instituteur, Alma H. Noseworthy. 12 mois jusqu'au 30 juin, $100.

Inutile de citer d'autres exemples.

M. OLIVER : Je suis informé que le département des Affaires indiennes engage les instituteurs, et que dans le cas particulier de Back Settlement, le département paye $100 par année à l'instituteur et la bourgade $200. De sorte que l'instituteur reçoit $300 par année.

M. BARR : Le Gouvernement paye un tiers ?

M. OLIVER : Le Gouvernement paye un tiers et la bourgade les deux tiers.

M. SPROULE : Ces écoles subissent-elles l'inspection comme les autres écoles ?

M. OLIVER : Elles sont inspectées par l'inspecteur provincial, qui fait rapport au département des Affaires indiennes qui le paye.

Appointements des chefs, Cap-Croker et Gibson, et l'agent d'Oka, $112.50.

M. BARR : Combien y a-t-il de chefs qui reçoivent ces $150.00 ?

M. OLIVER : Les deux chefs reçoivent chacun $50 ; l'autre somme de $50 est destinée à l'agent du département, pour les Iroquois, à Saint-Regis.

Paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, $12,450.

M. BARR : Ce traité est-il à perpétuité ?

M. OLIVER : Oui, le paiement de la rente annuelle est à perpétuité.

M. SPROULE : Quelle attitude le département a-t-il prise à ce sujet ? Je me rappelle que le gouvernement fédéral avait mis le gouvernement d'Ontario en demeure de lui rembourser le prix des terres ou de lui remettre les terres elles-mêmes. Si le conseil privé a décidé que les terres sont la propriété de la province d'Ontario, alors je crois que le gouvernement fédéral a demandé un remboursement en argent. Où en sont rendues les négociations entre les deux gouvernements à ce sujet ?

M. OLIVER : Je crois comprendre que la difficulté entre les deux gouvernements est réglée, et que la province a versé au trésor fédéral une somme capitalisée de $205,000, capitalisée en 1903 à 3 pour 100, et une autre somme de $88,000, capitalisée en 1903 à 5 pour 100 ; ces deux sommes produisent un revenu annuel de $10,550.

M. SPROULE : Payées par la province ?

M. OLIVER : Au gouvernement du Dominion.

M. SPROULE : Mais nous continuons à payer les obligations du traité ? Si ces sommes étaient un acompte sur les déboursés que nous avons faits dans le passé en vertu des stipulations du traité, quels arrangements ont été effectués en prévision de l'avenir ?

M. OLIVER. Cette somme représente un règlement final de la réclamation.

M. SPROULE : Je ne comprends pas très bien ce règlement. Le traité est un traité à perpétuité. Quelqu'un doit faire une certaine remise annuelle aux Indiens. Qui est-ce qui fait ce paiement à présent, est-ce le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral ?

M. OLIVER : Le gouvernement d'Ontario a payé cette somme en règlement de nos réclamations contre lui, et nous payons la différence de la rente annuelle, quelle qu'elle soit.

M. SPROULE : Nous payons la différence à perpétuité et ce règlement est final entre les deux gouvernements ?

M. OLIVER : La somme de $10,550 que nous paye annuellement le gouvernement d'Ontario, est un revenu à perpétuité que nous recevons en règlement final pour notre réclamation. Le gouvernement fédéral paye aux Indiens le surplus quel qu'en soit le montant.

M. SPROULE : La rente pourvue par traité est $12,450 pour cette année, comme pour l'année dernière. Pourquoi dites-vous $10,000, lorsque c'est $12,450 que nous avons à payer ?

M OLIVER : Le montant total à payer est $23,000, desquelles le gouvernement provincial paye $10,550 et le gouvernement fédéral, $12,450

M SPROULE. Depuis quand ce contrat est-il en vigueur ?

M. OLIVER : Le règlement date de 1903.

M. SPROULE : Et les paiements qui ont été faits antérieurement à cette date?

M. OLIVER : Naturellement, le gouvernement fédéral faisait les paiements dans le passé. Nous avons accepté cette annuité de $10,550 du gouvernement d'Ontario en règlement de ses déboursés antérieurs et des obligations futures du gouvernement d'Ontario.

M. BARR : Devons-nous conclure que pendant bien des années le gouvernement fédéral a fait tous ces déboursés et que le gouvernement d'Ontario, tout en en retirant le bénéfice, n'a rien payé qu'en 1903 ?

M. OLIVER : Après avoir consulté les officiers de mon département, je m'aperçois, que je n'ai pas été tout à fait exact. Le gouvernement d'Ontario a remboursé à ce Gouvernement environ $90,000 que nous avions payées et cette annuité est le paiement de l'obligation consentie par le gouvernement d'Ontario à partir de l'année 1903.

M. BARR : La Chambre a-t-elle jamais pris connaissance des documents relatifs à cette affaire ?

M. OLIVER : Ils sont intercalés dans le rapport du ministère des Finances.

M. FOSTER : Je remarque que, comme en toute autre chose, la maison Woods (limitée) figure pour un certain montant. Il est question d'une couverture piquée de $25, est-ce pour un chef ?

M. OLIVER. Il s'agit ici d'une dépense encourue au sujet de la négociation du traité, l'été dernier, avec les Indiens établis au nord de la ligne faîtière d'Ontario.

M. FOSTER : Qui garde cette couverture quand les négociations sont terminées ?

M. OLIVER : Le commissaire n'a pas encore terminé les négociations.

Arpentages sur les réserves indiennes, $7,000.

M. FOSTER : Voici une forte augmentation. Pourquoi?

M. OLIVER : Cette augmentation est requise pour exécuter certains travaux d'urgence; il faut $2,500 pour borner les terres en arrière de la réserve de Ristigouche, afin de les donner en culture aux Indiens qui n'ont pas de terres cultivables; il faut de plus subdiviser exactement les terres d'une certaine bourgade, pour éviter des conflits; ce travail nécessitera $2,750. Dans le village de Caughnawaga, le département est appelé très souvent, à règler des difficultés en bornage, entre les Indiens de la réserve et les habitants de la municipalité, et comme il n'y a jamais eu d'arpentage sérieux de fait, les règlements sont presque impossibles. De plus, le département a besoin de $500 pour défrayer certaines dépenses éventuelles qui pourraient survenir au cours de l'année.

M. FOSTER: L'honorable ministre peut-il nous dire le montant qui a été dépensé pour arpenter la réserve de Caughnawaga—combien de centaines de mille piastres ? Cette réserve a été arpentée sans interruption depuis mes débuts dans la politique. Quelle est la superficie de cette réserve ?

M. OLIVER : On me dit qu'elle est de 14,000 acres.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre veut maintenant nous dire combien il a été dépensé d'argent jusqu'ici à arpenter cette réserve, nous pourrons chiffrer ensemble combien de milliers de piastres par pied carré cette opération a coûté au pays.

M. OLIVER : On me dit que les relevés qui ont été faits, il y a une quinzaine d'années par Walbank, ont coûté environ $14,000.

M. FOSTER : Et ce n'est qu'une seule des multiples opérations de ce genre ?

M. OLIVER : Mon assistant me dit que ce sont les seuls bornages qui ont été faits. Ils ont duré plus d'une année, mais c'est la seule opération de ce genre.

M. FOSTER : Et il y a encore du bornage à faire ?

M. OLIVER : Il faut maintenant faire le bornage du village, non de la réserve.

M. FOSTER : Mais le village est dans la réserve.

M. OLIVER : Oui; mais le bornage de la réserve a probablement été fait sans penser aux exigences du village; peut-être aussi

que les besoins du village ont grandi avec la population.

M. FOSTER : Cette opération comprend-elle la délimitation des terrains ?

M. OLIVER : Oui, de même qu'un nouveau bornage.

M. FOSTER : On enlève les bornes, n'est-ce pas, et on en pose de nouvelles ?

M. OLIVER : Il peut y avoir du vrai dans cette théorie.

M. SPROULE : Une partie de cet argent sera-t-il dépensé à faire des relevés dans les îles de la baie Georgienne ?

M. OLIVER : Les études topographiques des îles de la baie Georgienne sont complétées jusqu'à la rive nord. Ce travail a été exécuté il y a trois ou quatre ans et il n'a été fait depuis aucun autre relevé de ces îles.

M. SPROULE : Qu'est-ce que le Gouvernement fait de ces îles ? Les vend-il ?

M. OLIVER : Les relevés ont été faits dans l'intention de vendre les îles. Mais avant de pouvoir effectuer une vente, il faut au préalable obtenir un abandon de titre de la part du gouvernement d'Ontario. L'arpenteur a fixé la valeur de ces îles, lorsqu'il les a arpentées, et quand il y a une offre de vente, après avoir obtenu le désistement du gouvernement d'Ontario, c'est l'évaluation faite par l'arpenteur qui sert de base à la transaction. Le premier offrant a toujours la préférence.

M. SPROULE : Quel arrangement a été conclu relativement à ces îles, entre les gouvernements d'Ontario et d'Ottawa. Je me suis laissé dire qu'il y avait une ligne distincte de démarcation entre la propriété réclamée par le gouvernement d'Ontario et la propriété détenue par le département des Affaires indiennes pour les Indiens. Quelle est cette division, ou la question n'est-elle pas encore réglée ?

M. OLIVER : On a essayé d'effectuer un arrangement aux termes duquel le gouvernement fédéral administrerait les îles situées au sud de la Pointe Moose-Deer, et le gouvernement d'Ontario, les îles situées au nord de cet endroit. Mais l'arrangement venait à peine d'être effectué qu'il s'éleva une dispute au sujet de certaines îles qui se trouvaient au nord du chenal, à l'ouest de cette ligne de division, lorsque toute l'affaire tomba dans la confusion. La question entière n'est pas encore réglée, mais nous avons conclu un arrangement provisoire, aux termes duquel le gouvernement d'Ontario se désistera pour la forme de ses droits à ces îles, afin d'en faciliter la vente. Naturellement, les droits du gouvernement d'Ontario dans cette affaire seront établis lorsque la difficulté qui est en voie de règlement sera tranchée.

M. BARR: A-t-on vendu quelques-unes de ces îles ?

M. OLIVER.

M. OLIVER : Oui, un grand nombre.

M. BARR : Comment l'argent a-t-il été divisé entre les deux gouvernements ?

M. OLIVER : Le produit de ces ventes forme un fonds qui sera divisé quand la difficulté sera finalement réglée. Le partage se fera conformément au texte du jugement.

M. SPROULE : Est-ce qu'il n'y a pas certains endroits où le gouvernement d'Ontario et le gouvernement d'Ottawa séparément ont le droit de vendre ces îles ? On me dit qu'un arrangement de ce genre a été tenté.

M. OLIVER : Le gouvernement d'Ontario n'a pas fait de ventes depuis quelques années. Je suppose qu'il a effectué quelques ventes pendant la durée temporaire de l'arrangement, en vertu duquel le gouvernement fédéral devait administrer les îles situées au sud de la pointe de Moose-Deer et le gouvernement provincial, les îles situées au nord. Mais je ne crois pas qu'il en ait vendu depuis. Le gouvernement fédéral n'en a pas vendu au nord de la pointe de Moose-Deer.

M. SPROULE : Vous n'en avez pas vendu ?

M. OLIVER : Le gouvernement fédéral n'en a pas vendu dans cette superficie qu'il concéda au gouvernement d'Ontario à l'époque de cet arrangement.

M. SPROULE : Si ces îles appartiennent au gouvernement d'Ontario, comme on pourrait le croire, puisque vous gardez en réserve l'argent qu'elles rapportent jusqu'au jour du règlement final, comment répartissez-vous le prix des arpentages ? Le gouvernement d'Ontario a fait arpenter un certain nombre de ces îles et le gouvernement fédéral de même.

M. OLIVER : Le département des Affaires indiennes n'a fait arpenter que celles qui sont situées au sud de la pointe Moose-Deer, et la question de la répartition des frais n'a pas encore été réglée.

M. KEMP : Comment reconnaîtrez-vous ces îles ? Elles sont marquées à la peinture blanche, qui s'efface avec le temps. Va-t-on les marquer de nouveau dans quelques années ? Est-ce difficile de les reconnaître ?

M. OLIVER : C'est un détail qui sera pris en considération en temps et lieu. Naturellement ces îles sont indiquées sur un plan, et il n'y a pas à s'y méprendre. Mais pour l'avantage du public, je suppose que le département n'aura aucune objection à prendre note de la recommandation de l'honorable député et les fera marquer.

Frais de justice, $6,350.

M. J. D. REID : Nous aimerions avoir quelques renseignements sur ce crédit. Le dernier rapport de l'auditeur général montre que les dépenses de cette source en 1905 ont été de $1,000 seulement, tandis que ce crédit

annuel comporte une dépense de $8,500. Je vois à la page J—9 du rapport de l'auditeur général, sous le titre de "Frais de justice en général" que les dépenses ont été de $2,134.74 en 1905. De ce chiffre, $1,465.31 étaient un remboursement à Heber Archibald, pour des frais, ce qui réduit les frais de justice à $1,000. L'honorable ministre voudra peut-être expliquer aussi s'il n'y a pas deux ou trois fonctionnaires de son ministère qui lui donnent leurs conseils et quelle part ils prennent comme juristes dans le département. L'honorable solliciteur général (M. Lemieux) n'est pas à son siège dans le moment, mais j'aimerais connaître quels services il rend à ce département en sa qualité officielle. J'ai cru comprendre, lorsque le solliciteur général fut nommé, qu'il devait s'occuper activement des question légales de ce département, mais je vois que le ministère de l'Intérieur a tout de même dépensé $11,000 en frais d'avocats l'année dernière. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire si l'honorable solliciteur général s'occupe de l'éclairer de ses conseils, ou s'il doit s'adresser pour cela aux avocats dans les différentes parties du pays ?

M. OLIVER : Le travail des avocats est fait par des agents du ministère de la Justice à l'endroit où la contestation doit être réglée. Cette somme est requise pour faire face aux besoins qui pourraient surgir. Il arrive quelquefois qu'il faille engager un avocat pour défendre des Indiens qui sont accusés de crimes d'une nature personnelle et pour lesquels ils ne sauraient être tenus responsables des frais, comme par exemple le meurtre, le crime d'incendie, etc. Il a fallu dépenser une forte somme en 1902-1903, pour la défense de l'Indien Wabey, accusé d'avoir assassiné le commerçant de pelleteries McCabe, et il a fallu dépenser également de grandes sommes d'argent, cette année, pour défendre l'Indien Joseph Bennett, qui a été convaincu de meurtre. Il faut encore engager souvent des avocats pour les achats et transferts de propriétés. De ce chiffre, $750 sont affectées au paiement des frais de justice dans une affaire de terres à Oka.

M. J. D. REID : Je crois savoir que la pratique consiste, pour les Indiens, à donner un bon sur leur rente annuelle pour le paiement des frais de l'avocat qu'ils emploient.

M. OLIVER : On m'assure que des bons de ce genre ne sont pas honorés et que jamais de tels paiements n'ont été faits.

M. J. D. REID : Je n'accepte pas cette réponse de l'honorable ministre, car je sais que je dis la vérité.

M. OLIVER : L'honorable député voudrait-il citer un exemple ?

M. J. D. REID : Je ne veux pas divulguer le nom de l'avocat qui est en cause. Je ne tiens pas à ce que son nom figure dans les débats, mais je sais que je dis la vérité.

M. OLIVER : Moi, je tiens à ce qu'il soit consigné aux débats que les fonctionnaires du département nient l'exactitude de ce fait.

M. J. D. REID : Je n'ai aucune objection à cela, mais je tiens par contre à ce qu'il soit consigné dans les débats que j'ai émis des doutes sur la véracité de cette dénégation. Je ne refuse pas d'accepter la parole des fonctionnaires, mais il se peut qu'ils n aient pas eu connaissance des faits que je cite. A propos, le solliciteur général s'occupe-t-il de ces questions ? On me dit qu'il a été nommé et que son traitement a été augmenté à la condition qu'il s'occupe des questions légales de ce ministère. Le ministre de la Justice a peut-être plus d'employés qu il n'en a jamais eu avant la nomination du solliciteur général, et cependant celui-ci ne paraît pas s'occuper de ses devoirs. J'ai essayé depuis quelque temps mais en vain, de découvrir quelles sont les fonctions que remplit le solliciteur général. Il était ici, il y a quelques instants et si l'honorable ministre voulait le faire venir, nous pourrions nous en assurer.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé, l'année dernière, en frais de justice ?

M. J. D. REID : $11,000.

M. OLIVER : Le total dépensé pendant l'exercice de 1904-1905, est $2,134.74.

M. FOSTER : Pourquoi demandez-vous un si fort montant, lorsque vous ne dépensez qu'une si faible somme ?

M. OLIVER : Sur ce crédit de $8,500, il faut payer $3,550 de frais judiciaires au sujet d'un litige de terres à Oka. Le reste est affecté à des fins qui ne peuvent être prévues d'avance.

M. SPROULE : Cette affaire d'Oka traîne depuis que je suis député. A quelle phase du litige en est-on ? Doit-il jamais finir ?

M. OLIVER : Les Indiens et le séminaire ont consenti à soumettre leur litige au conseil privé, le département des Affaires indiennes se chargeant de payer la part des frais des Indiens ; mais depuis, l'entente a avorté et la question n'est pas encore réglée.

M. SPROULE : Laquelle des deux parties a refusé de respecter l'engagement ?

M. OLIVER : Je me suis trompé ; l'arrangement n'a pas échoué, mais les parties ne se sont pas encore entendues quant à la forme à donner à leur appel.

M. SPROULE : Continue-t-on à évincer les Indiens, comme autrefois, ou sont-ils encore en possession du terrain ?

M. OLIVER : Ils sont encore en possession du terrain et en réclament les titres.

M. COCKSHUTT : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur la mauvaise administration de la justice parmi les Indiens, dans le comté de Brant. En chiffres ronds, la population du comté de Brant est de 40,000 âmes, dont un dixième environ, ou 4,200 sont des Indiens. Cependant on ne perçoit pas un sou de ces tribus, ni le Gouvernement n'affecte un seul dollar à l'administration de la justice parmi elles. L'année dernière, un Indien a tué un autre Indien sur la réserve. Un procès ruineux dans lequel les blancs n'étaient pas concernés, s'en est suivi et les frais, environ $1,200, ont été répartis sur toute la population blanche du comté de Brant. Je ne trouve pas plus à redire contre les Indiens que contre le reste de la population, mais je tiens à déclarer que l'état de choses dont je me plains est loin d'être satisfaisant. Le comté de Brant, avec sa population de 40,000 habitants, à la plus forte proportion d'Indiens en Amérique, et ses 36,000 de population blanche sont obligés de payer les frais de l'administration de la justice pour les Indiens, sans un sou de compensation en retour. Je crois que des représentations ont été faites en différents temps au ministère à ce sujet. En 1877, le gouvernement fédéral reconnut sa responsabilité et contribua pour une certaine somme, mais depuis, malgré les représentations réitérées qui lui ont été faites, le département des Affaires indiennes a refusé de nous faire droit. L'avocat du conseil de comté de Brant calcule que la population blanche a payé—si ma mémoire ne me fait pas défaut—$25,000 pour l'administration de la justice parmi ces tribus, et elle n'a jamais été remboursée. L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il existe un fonds pour indemniser les populations blanches des frais de la justice, dans les procès dispendieux—je ne m'occuperai pas pour le présent des petits procès, qui ne peuvent manquer de se produire.

Il y a d'autres réclamations à part celle-là. J'en ai présenté une, il n'y a pas longtemps, en faveur d'un cultivateur qui a subi des dommages considérables par l'incendie. J'en fais ici mention, simplement pour montrer comme il est difficile d'obtenir justice dans ces cas. Les Indiens sont les pupilles du Dominion, non du comté de Brant ; ils ont des placements considérables, dont ils touchent les intérêts ; mais il n'y a pas un sou d'affecté à l'administration de la justice parmi eux. Je crois que des représentations ont été faites au Gouvernement de temps à autre, et qu'il lui en sera fait d'autres avant peu, contre l'injustice qui est causée aux trente-six mille âmes de population blanche du comté de Brant, en leur faisant payer les frais de la justice pour les Indiens de ce comté. L'honorable ministre devrait étudier cette grave question. J'aimerais savoir si ce crédit comprend quelque argent pour contribuer au paiement des frais de la justice dans le comté de Brant.

M. OLIVER.

M. OLIVER : Je crains que lorsque j'aurai donné toutes les explications relatives à ce crédit, l'honorable député soit plus opposé que jamais à ce qu'il soit voté, car loin d'être affectée aux fins de l'administration de la justice contre les Indiens, cette somme est affectée à défendre les Indiens devant les tribunaux. Quant aux plaintes qu'a formulées l'honorable député, on m'apprend qu'en effet des rapports ont été envoyés de temps à autre au ministère, et je crois que tout le monde admettra que dans les circonstances, la municipalité souffre de la proximité d'une forte population indienne. D'autre part, je ne vois rien dans la loi relative aux Indiens et je ne connais au département des Affaires indiennes aucune autorité qui puisse permettre au Gouvernement d'assumer les responsabilités de la municipalité pour l'administration de la justice contre les Indiens. La question est importante, mais j'estime qu'il faudra s'adresser aux tribunaux plutôt qu'au département pour faire répartir la part de fardeau et de la municipalité et du département. On n'avait pas prévu cette difficulté, lorsque la réserve fut établie, toutefois c'est une difficulté qui peut très bien se régler, mais je ne crois pas que je puisse, en ma qualité de chef du département, la régler comme tel.

M. NORTHRUP : L'honorable ministre me pardonnera si je n'ai pas bien compris ce qu'il a dit au sujet de cet item. L'année dernière, d'après le rapport de l'auditeur général, les dépenses de cette source ont été de $2,100 ; sur ce montant, la somme de $1,400 ne comprenait pas des dépenses d'avocat, mais des frais de cour, de sorte qu'en réalité, les frais d'avocats n'ont été que de $700 environ. L'honorable ministre demande, cette année $8,500. Assurément il devra nous donner les raisons précises pour lesquelles il a décuplé cette année, les dépenses.

M. OLIVER : J'apprends que le crédit ordinairement demandé est $3,500, mais que $8,500 sont nécessaires cette année, parce que $5,000 ont été dépensés dans l'affaire d'Oka, tout comme $3,750 sur les $6,350 qui sont nécessaires pour les neuf mois à venir seront affectés à la même fin. Comme je l'ai dit, il est impossible de prévoir exactement quels seront les frais de justice dans cette affaire. La coutume a toujours été de demander un crédit suffisant et raisonnable. Le fait que les dépenses totales ont été de $700 seulement l'année dernière, prouve qu'il n'y a pas d'extravagance de ce côté.

M. NORTHRUP : Je ne veux pas jeter de discrédit sur l'honorable ministre en disant qu'il a déjà été cité des cas devant la Chambre, où les avocats ont envoyé leur mémoire de frais au ministère de la Justice et que ce ministère a bienveillamment majoré la note de plusieurs centaines de pias-

tres. Avec de tels précédents devant nous, nous ne voulons pas qu'on nous demande de voter plus d'argent qu'il en a été dépensé pour les frais d'avocats.

J'espère que nous pouvons nous en rapporter au ministre, et qu'il verra, sous ce nouveau régime, à ce que les mémoires de frais soient régulièrement taxés.

M. FITZPATRICK : L'honorable député peut-il donner le nom de l'avocat dont le mémoire de frais a été ainsi surchargé ?

M. NORTHRUP : C'est la société McCarthy, Osler et Hoskins, de Toronto. Je crois que c'est M. Osler qui était l'avocat.

M. FITZPATRICK : M. B. B. Osler ? Alors, c'était dans le bon vieux temps.

M. COCKSHUTT : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que les réclamations de cette nature ont été admises, jusqu'en 1877, je crois. Il avait été entendu avec le conseil de comté que ce dernier présenterait sa note périodiquement et qu'elle serait payée; malheureusement, le conseil de comté fut négligent et ne présenta pas sa note régulièrement, il en est résulté que les arriérés se sont accumulés et le département ne s'en est plus occupé. L'honorable ministre des Douanes doit se rappeler que cette réclamation a été présentée à plusieurs reprises et je crois que, de concert avec mon prédécesseur, M. Heyd, il a lui-même insisté auprès du département. L'honorable ministre dit que nous avons le désavantage d'être près d'une réserve indienne. Nous ne considérons pas cela comme un désavantage. Nous avons toujours regardé les Indiens du comté de Brantford comme l'avant-garde de la civilisation. Je suis convaincu que sans eux la ville de Brantford n'aurait pas l'importance qu'elle a aujourd'hui. D'ailleurs les blancs qui sont venus s'établir dans cette région savaient qu'ils se trouveraient dans le voisinage de leurs frères, les Peaux-Rouges et, par conséquent, toute récrimination à ce sujet, serait déplacée.

L'honorable ministre dit aussi que Brantford ne fait pas exception à la règle générale, et que son seul malheur est de posséder la plus nombreuse réserve indienne du pays. Mais, dans sa propre province, n'existe-t-il pas un fonds spécial, fourni par l'Etat, pour pourvoir à l'administration de la justice parmi les Indiens ? S'il veut bien s'en enquérir, je crois qu'il verra qu'il existe un fonds spécial à cet effet, et que les dépenses ne sont pas à la charge de la population blanche.

Si cela existe dans d'autres provinces, pourquoi dans l'ancienne province d'Ontario et dans le comté de Brantford, en particulier, en est-il autrement ?

M. OLIVER : Dans le Nord-Ouest, les réserves indiennes ne sont pas entourées d'organisations municipales, comme dans Ontario, et par conséquent les blancs qui habitent dans les environs n'ont pas à solder les dépenses occasionnées par l'administration de la justice chez les Indiens. Ces dépenses sont à la charge de la province, qu'il s'agisse d'Indiens ou de blancs. Or, si Ontario doit être traité comme les provinces du Nord-Ouest, ces dépenses devront être supportées par la province et non par le trésor fédéral, et c'est au gouvernement provincial à voir à la répartition équitable de ces dépenses.

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre prétend-il que les Indiens sont sous la tutelle du gouvernement provincial ? J'ai toujours compris qu'ils étaient sous la tutelle du gouvernement fédéral et que c'est ce dernier qui est chargé de l'exécution des traités faits avec les Indiens. D'ailleurs, le gouvernement fédéral a déjà admis sa responsabilité, jusqu'à un certain point, envers le comté de Brantford, car je vois dans le rapport de l'auditeur général de l'an dernier, qu'une somme de $30 a été payé à M. G. D. Heyd, pour services professionnels relatifs aux Indiens. J'ignore si cette somme a été payée pour défendre un Indien, ou pour le poursuivre. Dans tous les cas, le Gouvernement devrait payer les frais, soit de la défense, soit de la poursuite, et non pas laisser tout le fardeau au comté de Brantford.

M. OLIVER : Le Gouvernement paie les frais de la défense, mais non ceux de la poursuite.

M. COCKSHUTT : Cela n'a pas été fait dans ce cas-ci.

M. OLIVER : Le Gouvernement n'intervient pas dans chaque cas, car les Indiens de la réserve de Brantford sont, jusqu'à un certain point, sur le même pied que les autres citoyens, et ce n'est que lorsque le Gouvernement intervient dans une cause qu'il assume la responsabilité d'en payer les frais.

M. COCKSHUTT : Les Indiens ne sont pas électeurs. Ils l'ont été pendant un certain nombre d'année, mais le Gouvernement leur a enlevé ce privilège, et ils ne sont plus des citoyens. L'honorable ministre ne peut donc pas dire qu'ils sont, en quelque sorte comme les autres habitants du comté. Ils sont simplement les membres d'une réserve indienne, comme tous les autres Indiens. Il est vrai qu'ils sont civilisés et plus avancés, mais le Gouvernement considère qu'ils ne sont pas plus aptes que les Indiens du Nord-Ouest à jouir des privilèges d'un citoyen.

M. CROCKET : Puisque nous sommes sur cette question, il y a un point de droit qui concerne le département, et sur lequel je désire appeler l'attention du ministre. La loi concernant les Indiens définit un certain nombre d'offenses et décrète des peines. Elle dit aussi que les poursuites seront intentées en conformité des dispositions de la loi concernant les procès sommaires. Mais dans la loi des Indiens, il y a une disposition spéciale relative aux appels, qui diffère de l'appel dans un procès sommaire ordinaire.

Cela crée de la confusion et juges et avocats sont loin d'être d'accord sur la procédure à suivre pour en appeler d'un jugement rendu en vertu de la loi sur les Indiens. L'article dit :

Il ne pourra être interjeté appel d'aucune condamnation prononcée en vertu des 14 articles précédents, sauf à un juge d'une cour supérieure, d'une cour de comté, de circuit ou de district, ou au président ou juge de la cour des sessions de la paix ayant juridiction dans le lieu où la condamnation aura été prononcée ; et cet appel sera entendu, jugé et décidé par le juge au président, sans l'intervention d'un jury; et nul appel ne pourra être interjeté après l'expiration de trente jours de la date de la condamnation.

C'est le seul article de la loi se rapportant aux appels, et aucune procédure n'est indiquée pour interjeter appel d'une décision. Certains juges d'Ontario ont jugé que la procédure doit être la même que pour en appeler d'une décision rendu dans un procès sommaire, dans les causes ordinaires. Mais en examinant les dispositions de la loi concernant les procès sommaires, on constate que ces appels lorsqu'ils sont faits devant un juge de la cour supérieure, ne peuvent pas être interjetés de la même manière que pour un jugement dans un procès sommaire ordinaire, parceque la loi concernant les procès sommaires dit qu'il y aura appel devant une cour de comté, siégeant comme telle, en session régulière. L'article que je viens de citer décrète qu'il y a appel à un juge d'une cour de comté, ou d'une cour supérieure, et cela n'est pas possible aux termes de la loi concernant les procès sommaires, du moins quand l'appel est porté devant un juge de cour de comté.

La question devrait être étudiée par les légistes du ministère de la justice, et on devrait indiquer la procédure à suivre pour interjeter appel d'une décision rendue en vertu de la loi concernant les Indiens; ou bien qu'on décrète que l'appel se fera, dans tous les cas, comme lorsqu'il s'agit d'en appeler d'une décision rendue en vertu de la loi concernant les procès sommaires, dans les causes ordinaires. J'ai eu à m'occuper d'une cause qui a donné lieu à beauoup de confusion et ni le juge, ni les avocats, ne pouvaient s'entendre. C'est alors qu'on m'a conseillé de signaler le cas au ministère de la Justice, pour qu'il y soit remédié.

M. OLIVER : Je soumettrai les remarques de mon honorable ami au ministère de la Justice. Il n'y a pas d'avocat, dans le département des Affaires indiennes, et nous nous référons au ministère de la Justice.

Rentes, gratifications et dépenses (traité n° 9), sur lesquelles des paiements peuvent être effectués, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $600, $29,200.

M. OLIVER : Ce crédit est nécessaire pour compléter les négociations avec les Indiens et pour payer les rentes annuelles aux Indiens qui sont venus sur les réserves l'été dernier.

M. BARR : Ce traité est-il enfin complété?

M. OLIVER : Il le sera après les négociations de cet été.

Affaires indiennes, en Nouvelle-Ecosse.—Secours et graines de semence, $2,025.

M. BARR : Ce grain est-il acheté au moyen de soumissions ?

M. OLIVER : Non ; c'est l'agent qui l'achète.

Soins médicaux et médicaments, $2,775.

M. R. L. BORDEN : Les médecins reçoivent-ils un salaire, ou ont-ils tant par visite?

M. OLIVER : Dix-neuf reçoivent un salaire variant entre $50 à $400.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi avez-vous deux modes de paiement ?

M. OLIVER : Parce que dans certains endroits, les Indiens sont si peu nombreux qu'il n'y a pas lieu d'accorder un salaire.

Affaires indiennes, Nouveau-Brunswick—Appointements, $1,056.

M. CROCKET : Combien y a-t-il d'agents dans le Nouveau-Brunswick et quel est leur salaire ?

M. OLIVER : Il y en a deux, M. M. D. Carter qui reçoit $500, et M. James Farley, qui touche $600.

Services médicaux et médicaments, $2,625.

M. R. L. BORDEN : On paie deux fois plus cher pour les médicaments et les services médicaux que pour les secours et les graines de semence. Si on donnait moins de médicaments et plus de graines de semence, cela ne voudrait-il pas mieux pour les Indiens ?

M. OLIVER : Je signalerai le fait aux fonctionnaires du département; ces dépenses sont peut-être justifiées.

Affaires indiennes—Manitoba, Saskatchewan Alberta et territoires du Nord-Ouest—Rentes, $146,405.

M. W. J. ROCHE : Depuis quelques années, il y avait une diminution dans les rentes annuelles, mais cette année, je constate une forte augmentation. Cela est-il dû à une augmentation de la population indienne ? Sur quoi est basée cette rente ?

M. OLIVER : D'après une note que j'ai ici, l'augmentation est due à ce que beaucoup d'Indiens ne viennent toucher leur rente que tous les deux ans, et on s'attend que ceux qui ne sont pas venus l'an dernier, seront présents cet été.

M. ROCHE : L'honorable ministre peut-il nous dire le chiffre du crédit voté à cette fin l'an dernier et l'année précédente ?

M. OLIVER : Sur l'exercice en cours le crédit était de $141,265, soit environ $5,000 de moins que ce que nous demandons actuellement. Pour l'année précédente, le crédit avait été de $143,000.

M. ROCHE : Y a-t-il dans le Nord-Ouest quelques-unes de ces agences qui se suffisent à elles-mêmes ?

M. OLIVER : Celles de Qu'Appelle et de Five-Hills, me dit-on.

Instruments aratoires, outils, etc., $8,307.

M. BARR : L'augmentation est considérable. Demande-t-on des soumissions pour la fourniture de ces outils, etc. ?

M. OLIVER : L'augmentation provient surtout d'une somme qui sera affectée à l'achat d'une machine à battre, demandée par l'agence de Saddle-Lake, et d'outils et instruments aratoires pour le poste n° 8. Cette augmentation provient de ce que 300 nouveaux acres de terrain ont été mis en culture, l'an dernier.

Graines de semences, champs et jardins, $1,689.

M. BLAIN : Comment se fait-il que le Gouvernement soit obligé de fournir des graines de semence aux Indiens, tous les ans ? Est-ce que les Indiens consomment toute leur récolte, chaque année, ou cet argent est-il destiné à fournir des graines de semence à des Indiens qui se livrent à la culture, pour la première fois ?

M. OLIVER : Les Indiens sur les réserves fournissent la plus grande partie de leur grain de semence—blé, orge et avoine. Mais, il y a ici et là des réserves qui en manquent. De plus les graines de jardin sont fournies tous les ans par l'administration, car les Indiens n'en recueillent pas.

Bestiaux, $20,867.

M. ROCHE : Ces animaux sont-ils achetés par les agents, ou ce service est-il confié à un fonctionnaire spécial ?

M. OLIVER : Ils sont achetés par l'inspecteur Markle, dans l'Alberta, et par l'inspecteur Graham, dans la Saskatchewan.

M. ROCHE : Je crois me rappeler que l'an dernier l'honorable ministre a annoncé qu'il se proposait, autant que possible, d'acheter ces animaux aux foires de Calgary et de quelques autres villes. Sait-il combien d'animaux ont été achetés à ces foires, l'an dernier ?

M. OLIVER : Les achats faits aux expositions consistaient en taureaux de race. La plus grande partie a été achetée à la foire de Calgary, l'été dernier. Il n'y a pas eu de foire à Regina, l'été dernier, mais il y en aura une cet été. Nous espérons pouvoir acheter les taureaux de race dont nous aurons besoin pour les agences d'Alberta, à Calgary, et pour les agences de la Saskatchewan, à Regina. Le peu dont nous avons besoin pour le Manitoba sera acheté sur les lieux, aux meilleures conditions possibles.

M. ROCHE : Un certain nombre d'animaux ont été achetés au Manitoba, pour l'Alberta, et expédiés vers l'ouest. Si le gouvernement en a aussi acheté aux foires de Calgary, il a dû en acheter une grande quantité.

Dans le rapport de l'auditeur général, je vois les noms de beaucoup de gens qui ont vendu des taureaux de race au département; par exemple, M. Head en a vendu jusqu'à concurrence de $1,400 ; M. P. M. Brett, $300; M. Talbot, un ex-membre de cette Chambre, en a vendu 28. M. Head était un candidat libéral, aux dernières élections du Manitoba, et je sais que les animaux achetés de lui ont été expédiés dans l'ouest. Je sais aussi que bien qu'il ait été un peu plus modéré, cette année, et que ses prix soient en moyenne de $100, l'an dernier, il a reçu $125 pour chaque taureau qu'il avait lui-même payé de $40 à $50. M. Paul Bret est un agent d'immigration à l'emploi du gouvernement fédéral et le ministre le connaît bien. Il a pris une part active aux récentes élections provinciales, et il s'occupe aussi des élections fédérales.

Quand je vois ces noms, je suis porté à croire que l'inspecteur a reçu ordre d'acheter des amis du Gouvernement. Il me semble aussi que l'an dernier l'honorable ministre nous a dit qu'il avait assez d'animaux de race pour toutes les réserves, à l'avenir. Cependant, on a fait des achats considérables depuis.

Pourquoi achète-t-on ainsi des animaux tous les ans ? Les Indiens les achètent-ils? S'en servent-ils pour la boucherie? On dépense des sommes énormes pour l'entretien de ces troupeaux. De plus, si on en a réellement besoin, les inspecteurs devraient s'adresser directement aux éleveurs et économiser les frais des intermédiaires. M. Head n'est pas un éleveur, mais seulement un commerçant de bestiaux.

M. OLIVER : Le rapport de l'auditeur général dont parle l'honorable député se rapporte aux opérations de l'exercice expiré le 30 juin 1905. Je parlais de l'exercice courant qui finit le 30 juin prochain ; et les prévisions budgétaires que nous discutons en ce moment sont pour l'exercice qui se terminera le 31 mars 1907. Je ne puis pas dire exactement le nombre d'animaux de race que nous avons acheté l'an dernier, mais je crois que c'est 72 ou 73 et que la plus grande partie a été achetée à la foire de Calgary. D'autres achats ont pu être faits avant la foire de Calgary et avant la promesse que j'ai faite à la Chambre, et que l'honorable député vient de rappeler. Des ordres ont été donnés pour que les animaux de race dont les agences auront be-

soin soient achetés à Calgary pour Alberta, et à Regina pour la Saskatchewan. Je crois que c'est par ce moyen que nous obtiendrons les meilleurs résultats, et pour le prix et pour la qualité.

Cela mettra fin, aussi, aux plaintes de la nature de celles que l'honorable député (M. Roche) vient de formuler, peut-être, non sans raison. Il pourrait arriver que le marché, à ces endroits, fût trop limité pour nos besoins, et dans ce cas, nous devrons compléter nos achats en nous adressant à des particuliers. Mais si nous pouvons nous approvisionner aux foires, nous le ferons.

M. ROCHE : Je vois que le département a fixé un prix maximum que les inspecteurs ont reçu l'ordre de ne pas le dépasser. Le ministre peut-il nous dire quelle est cette limite?

M. OLIVER : Le prix maximum était de $125, mais, une certaine latitude a été accordée à l'inspecteur, à la foire de Calgary. On lui a permis de dépasser cette limite, dans certains cas, mais, en général, les prix ont été de beaucoup inférieur à ce prix.

M. ROCHE : L'honorable ministre dit que c'est l'inspecteur Markle qui est chargé de ces achats. Quelles sont les agences qui sont sous sa surveillance?

M. OLIVER : Celles qui sont comprises dans le traité n° 7, depuis Edmonton, en allant vers le sud. Cela comprend presque toutes les réserves de l'Alberta—les Gens-du-Sang, les Piéganes, les Pieds-Noirs, les Sarcis, les Assiniboines, celles d'Hobbema, de la Rivière-Bataille, de White-Lake, de Stony-Plain et d'Alexandria.

M. INGRAM : L'honorable ministre a parlé de l'achat de taureaux pour les Indiens des territoires du Nord-Ouest. Je vois par la statistique agricole et industrielle qu'il y a 304 taureaux dans le Nord-Ouest. C'est un chiffre respectable. Il y a aussi 2,853 étalons et chevaux hongres. Si ces chiffres sont exacts, je ne vois pas la nécessité de faire de nouveaux achats. L'honorable ministre peut-il nous dire pourquoi il achète encore des taureaux, malgré le nombre de ceux qu'il possède déjà ?

M. OLIVER : La discussion me semble prendre une tournure qui n'en fera peut-être pas une lecture très appropriée à la publication dans les "Débats." Mais si l'honorable député insiste, je serai bien obligé de donner les explications qu'il demande.

M. INGRAM : Je ne veux pas insister, mais je suppose que si l'honorable ministre était obligé de donner l'explication, il pourrait le faire. Dans tous les cas, la statistique est là, et ce qui vient d'être dit relativement à la quantité d'animaux achetés par le département, demande certainement des explications. Pourquoi achète-t-il des animaux dont il n'a pas besoin ? Il doit y avoir une raison pour grossir ainsi indéfiniment les troupeaux qui se trouvent déjà sur ces agences, et dont le chiffre est indiqué dans les rapports officiels. En voici la liste : Etalons et chevaux hongres, 2,853 ; juments, 8,151 ; poulins et pouliches, 1,578 ; taureaux, 30 ; bœufs de trait, 698 ; jeunes bœufs, 2,667 ; vaches laitières, 8,800 ; veaux et génisses, 12,774; moutons, 361 ; agneaux, 101 ; verrats, pour la reproduction, 6. Voilà la liste des animaux dans les agences comprises dans les traités, n° 4, n° 6 et n° 7, au nombre de 19, dans les territoires du Nord-Ouest. Le ministre a-t-il des explications à donner? Je ne vois pas que la publication de ces chiffres dépare les pages des Débats, mais si le ministre croit que sa réponse n'est pas de nature à être publiée, elle pourrait être élaguée du compte rendu des débats.

M. OLIVER : L'honorable député demande-t-il pourquoi nous achetons tant d'animaux ?

M. INGRAM : Pas du tout. L'honorable ministre a prétendu qu'il était nécessaire d'acheter encore des taureaux. Je lui ai fait remarquer qu'il en avait déjà 304. Pourquoi lui en faut-il plus ? Ce nombre est hors de toute proportion.

M. OLIVER : Sans entrer dans trop de détails, je dirai que d'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir des fonctionnaires du département, ces nouveaux achats sont nécessaires. Dans tous les cas, c'est une question que nous pourrions fort bien discuter ailleurs qu'ici, et il serait facile de s'entendre.

Quant à cette question de troupeaux, c'est un fait reconnu que c'est par l'élevage qu'on arrivera le plus sûrement à amener les Indiens à se suffire à eux-mêmes. C'est donc une sage politique de la part du Gouvernement de se montrer généreux sous ce rapport, non seulement quant à la quantité, mais aussi quant à la qualité. Si le Gouvernement a fait preuve de trop de libéralité, je suis certain que la Chambre l'absoudra, en faveur de l'intention.

M. ROCHE : A la page J-44 du rapport de l'auditeur général je vois que le département a acheté d'un citoyen d'Ottawa 222 génisses de deux ans, à $30 chacune. A-t-on besoin de venir jusqu'ici pour acheter des génisses ? Les trois provinces de l'Ouest ne peuvent-elles pas suffire à la demande ? Ces génisses étaient pour l'agence des Sarcis. Elles ont été achetées de M. E. Devlin. Est-ce celui qu'on appelle ici le sénateur Devlin, et ce prix de $30 était-il franco en gare ? Les a-t-on achetés dans la province d'Ontario pour les expédier dans l'Ouest ?

M. OLIVER : Pour ce prix, elles devaient être livrées sur la réserve.

M. ROCHE : Sur la réserve ?

M. OLIVER : Oui.

M. ROCHE : Si j'en avais le temps, je pourrais vous faire voir des achats qui ont été faits au même prix et à des endroits plus rapprochés de la réserve de 1,500 milles.

M. HERRON : A ce propos, j'aurais quelques explications à demander à l'honorable ministre. Peut-il nous dire s'il existe un mode quelconque d'inspection de ces animaux, à leur arrivée sur les réserves, dans l'Alberta ou le Nord-Ouest ? L'an dernier, à propos de ce même crédit, j'ai fait observer à l'honorable ministre que $27 ou $28 était un prix trop élevé pour des génisses de deux ans. On en a livré 500 ou 600 à la réserve des Piégânes, près de chez moi.

Si j'avais demandé à la Chambre d'ordonner le dépôt d'un état, j'aurais pu m'en assurer, mais je suis informé, de bonne source, qu'elles ont été payées $28 pièce. Ces opérations se pratiquent depuis nombre d'années dans cette partie du pays, et l'honorable ministre peut être certain qu'il paie $28 pour des animaux qui ne valent pas $15 ; pas même $12. Les génisses dont je parle et qui ont été livrées à Macleod ne se seraient pas vendues $12 à l'enchère.

Je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement ne demande pas de soumissions et n'achète pas des animaux élevés dans le pays. Il pourrait s'en procurer de qualité supérieure pour $18 ou $19. Je parle de génisses de cet âge et bien acclimatées, ce qui est encore plus important pour les Indiens que pour tout autre, car ils ne donnent pas les mêmes soins que nous à leurs animaux. Les animaux du Manitoba et Ontario ne sont pas ce qu'il y a de mieux pour les Indiens. Les fonctionnaires du ministre lui diront qu'il se produit beaucoup de décès parmi ces troupeaux et que même cet hiver, 25 pour 100 des animaux achetés l'été dernier, sont morts. Ces génisses ne valaient pas la moitié du prix qu'on en a donné. Je répète que je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement ne demande pas de soumission et n'achète pas ce qu'il y a de mieux dans le pays. Il est vrai que l'élevage est le meilleur moyen d'apprendre aux Indiens à se suffire à eux-mêmes, mais la manière dont on le pratique actuellement ne peut qu'aboutir à un désastre. Le ministre sait-il qui est chargé de prendre livraison des animaux quand ils arrivent sur les réserves ? Je suis prêt à certifier que lorsqu'ils sont arrivés en gare, on les a lâchés en liberté, car il n'y avait personne pour les recevoir, si ce n'est quelques Indiens qui ne connaissaient rien de leur valeur et ne savaient pas à qui les remettre.

M. OLIVER : Je suis surpris d'entendre l'honorable député affirmer catégoriquement que ces animaux étaient si fort au-dessous du prix qu'ils ont été payés et qu'il n'y avait personne à la gare pour en prendre possession. Il était du devoir de l'agent de les recevoir et non seulement de faire un rapport au département, mais de refuser de les accepter, s'ils étaient manifestement de qualité inférieure. Je m'enquerrai de la chose, sans retard et avant longtemps, je serai en état de dire à la Chambre ce qui en est.

Depuis quelque temps on a fait savoir au département, qu'il est préférable d'acheter les animaux dans l'Ouest, pour les raisons que vient de donner l'honorable député. Autrefois on les achetait dans l'Est, probablement parce que les éleveurs de l'Ouest, eux-mêmes, achetaient dans l'Est une grande partie de leurs jeunes animaux. Les conditions ne sont plus les mêmes, et le département en tiendra compte, car cette année les ordres sont donnés pour que la grande partie des animaux dont on aura besoin soit achetée dans les ranches de l'Ouest.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi en achète-t-on ailleurs, quand il y en a tant dans l'Ouest ?

M. OLIVER : Autrefois beaucoup d'éleveurs trouvaient plus avantageux d'acheter de jeunes animaux dans les provinces de l'Est. A cette époque il était assez difficile de faire de l'élevage sur une grande échelle sur les ranches, mais aujourd'hui les troupeaux sont moins nombreux et les propriétaires peuvent apporter plus de soin à l'élevage. Il y a aujourd'hui sur le marché de l'Ouest un approvisionnement de jeunes animaux qui n'existait pas, il y a quelques années.

M. ROCHE : Le ministre dit que le prix maximum fixé par le département pour un taureau de race, est $125.

M. OLIVER : C'est la limite fixée par le département, mais une certaine latitude a été accordée à l'inspecteur, pour les achats faits à la foire de Calgary.

M. ROCHE : Paie-t-on aussi cher pour un courtes-cornes que pour un hereford ?

M. OLIVER : Les courtes-cornes sont ceux qui coûtent le plus cher ; pour certaines autres races, nous ne dépassons pas $100.

M. ROCHE : L'honorable ministre a raison de dire que les plus cher sont les courtes-cornes, et autant que je puis m'en rendre compte, par le rapport de l'auditeur général, ils ont été payés $125. Cependant, à la page Q-45, je vois que le département a acheté de M. J. A. Chapman, de Beresford, Manitoba, un certain nombre de herefords, à raison de $136, chacun. Ceci, n'est qu'un cas entre plusieurs autres, car le nom de M. Chapman, apparait à plusieurs endroits, dans le rapport. Ainsi, bien que les courtes-cornes soient les plus coûteux, on ne le paie que $125, et on donne $136 à M. Chapman pour un hereford.

M. OLIVER : Dans le moment, je n'ai pas d'explication à donner, vu que cela se passait avant mon arrivée au ministère.

M. R. L. BORDEN : Ces achats se font-ils en vertu d'un contrat écrit, et quelle surveillance exerce-t-on pour s'assurer si les animaux sont bien de la qualité stipulée. Le système actuel me paraît un peu relâché, mais l'honorable ministre, n'est que depuis quelque temps à la tête de ce département. J'espère que nous aurons des explications plus complètes avant que ce crédit soit voté.

M. OLIVER : Des ordres ont été donnés pour qu'une partie des achats d'animaux de race de l'an dernier, et tous ceux de cette année, soient faits aux foires publiques de Calgary et de Regina. Quand les animaux sont exposés, on a toute liberté de les examiner et ils sont vendus au plus offrant. Notre inspecteur pour cette province, qui occupe une position responsable et qui est censé posséder les connaissances nécessaires, doit s'employer à nous procurer les meilleurs spécimens aux meilleurs conditions possibles. Nous croyons que ces foires, à Calgary et à Regina nous fourniront les occasions les plus favorables pour l'acquisition de cette espèce d'animaux.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi continuez-vous à acheter une aussi grande quantité de taureaux ?

M. OLIVER : C'est une question qui relève plutôt de la science vétérinaire. Mais je ne vois pas que nous fassions des achats si considérables. D'ailleurs, au point de vue de la reproduction, ces animaux ne conservent leur pleine valeur que pendant deux saisons, et il faut les remplacer continuellement.

M. LALOR : Comment se fait l'achat des provisions?

M. OLIVER : Nous demandons des soumissions par voie des journaux, et nous achetons des plus bas soumissionnaires, conformément aux échantillons.

(Rapport est fait à la Chambre des résolutions adoptées.)

## LA VISITE DU PRINCE ARTHUR DE CONNAUGHT.

L'honorable M. WM. PATERSON : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, je suis certain que toute la Chambre a appris avec plaisir ce soir que le prince Arthur de Connaught est arrivé sur le littoral occidental du Canada. Revenant d'une mission dans l'empire du Japon avec lequel nous sommes alliés par un traité, il lui a été gracieusement permis de visiter notre pays. Il trouvera ici un peuple fier de l'étendue et des ressources du Canada et bien décidé à développer ces ressources dans toutes les limites du possible; un peuple qui se fait une haute idée de l'influence qu'il exercera et du rang qu'il occupera, parmi les nations sœurs de l'empire. Les citoyens du Canada accorderont au prince une loyale et chaleureuse bienvenue et quand il nous quittera il emportera avec lui un tribut sincère de respect et d'affection pour Sa Gracieuse Majesté qui a tant faite, depuis son accession au trône, pour inspirer des sentiments de dévouement aux Canadiens, comme à tous les citoyens du grand empire dont nous nous glorifions de faire partie.

J'ai cru l'occasion propice de prononcer ces quelques paroles, comme l'expression de la cordiale bienvenue que le Parlement du Canada, de concert avec toute la population de ce pays, se fait un devoir d'adresser au prince Arthur au moment de son arrivée dans notre pays.

M. PATERSON : Je n'avais pas appris l'heureuse nouvelle que vient de nous communiquer l'honorable chef de l'opposition mais je suis heureux de savoir que le prince Arthur de Connaught est arrivé au Canada. Je ne puis mieux faire, dans le moment, que d'appuyer chaleureusement, comme toute la Chambre le fera, sans aucun doute, les paroles que vient de prononcer l'honorable chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander si le Gouvernement entend saisir la Chambre demain, de quelque projet de loi du Gouvernement, au cas ou les affaires d'intérêt privé n'occuperaient pas toute la journée ?

M. PATERSON : J'espère que l'honorable premier ministre sera présent demain. Je n'aimerais pas trop à me prononcer sur la question, mais si la Chambre n'y voit pas d'objection, je crois que nous serons prêts à continuer à discuter les crédits du département des Affaires indiennes ; je crois aussi que le ministre de la Justice est prêt à discuter les crédits affectés aux pénitenciers et que ceux du ministre du Revenu de l'intérieur sont aussi prêts.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit moins cinq minutes.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 28 mars 1906.

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

## SANCTION ROYALE.

M. le gentilhomme huissier de la verge noire communique à la Chambre le message suivant :

Monsieur l'Orateur, Son Honneur le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence la Chambre se rend dans la salle des délibérations du Sénat.

Etant de retour, M. l'Orateur informe la Chambre que Son Honneur le suppléant du Gouverneur général a bien voulu donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale au bill suivant :

Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public durant l'exercice finissant le 30 juin 1906.

## 1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

L'honorable N. A. BELCOURT demande à déposer une proposition de loi (bill n° 57) relative à la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne.

M. R. L. BORDEN : Expliquez-la.

M. BELCOURT : L'objet du bill est d'annuler la charte actuelle de la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, et de prolonger le temps autorisé pour la souscription des actions et l'émission des obligations, afin de pouvoir procéder à la construction du canal, si le Gouvernement décidait de ne pas se charger des travaux.

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

## LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. H. GUTHRIE demande à déposer, au nom de M. L. G. McCarthy, une proposition de loi (bill n° 58) relative à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BERGERON : Expliquez-en l'objet.

M. GUTHRIE : Je dépose ce bill au nom de l'honorable député de Simcoe-nord. Il ne vient que de m'être remis et je n'ai pas eu le temps de le lire. Le bill doit parler par lui-même.

M. FOSTER : Laissons-le en suspens.

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

## 1re LECTURE

1. D'un bill (n° 59) à l'effet de constituer en corporation la " Woman's Art Association of Canada "—(déposé au nom de M. Grant par M. Calvert.) ;

2. D'un bill (n° 60) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'assurance contre le feu " Inter-Ocean "—(Déposé au nom de M. Bole par M. Jackson.) ;

3. D'un bill (n° 61) constituant en corporation la compagnie de Télégraphe—(Déposé au nom de M. McCarthy par M. Guthrie.)

## 1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE 1903 SUR LES CHEMINS DE FER.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) demande à déposer un projet de loi (bill n° 62) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, certains de ces amendements ont pour but de corriger quelques petites difficultés qui se rencontrent dans l'application de la loi sur les chemins de fer. Leur but est d'amplifier et d'étendre les articles de la loi qui se rapportent à l'administration des chemins de fer, et au fonctionnement de la commission. Les articles les plus importants du bill sont probablement ceux qui se rapportent aux compagnies de téléphone, et leur objet est de remédier à ce que l'on doit reconnaître comme un abus dans le service téléphonique en ce pays. Ces articles ne sont pas aussi radicaux que quelques-uns le voudraient, mais je crois que l'on admettra que tout changement n'est pas toujours une amélioration.

La question de l'administration des téléphones est si compliquée et elle est liée à tellement d'intérêts, que si l'on faisait des changements trop radicaux, il faudrait les modifier plusieurs fois, avant de pouvoir arriver à une entente commune. Ce bill, sans être d'un caractère révolutionnaire, protégera les intérêts du public au sujet des téléphones. Le bill, a pour but de protéger les abonnés des compagnies de téléphone. Les droits du public sont reconnus, et j'espère que l'on trouvera aussi que tous les autres intérêts sont protégés.

Le premier article du bill se rapporte aux appels. Le paragraphe trois, de l'article 44, se lit aujourd'hui, comme suit :

Il y a appel des décisions de la Commission à la cour suprême du Canada sur toute question de compétence ; mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de ladite cour, après demande formulée à cet effet, et les parties et la Commission entendus, etc.

L'amendement proposé modifiera l'article qui se lira comme suit :

Mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission de ladite cour après demande formulée à cet effet et avis donné aux parties et à la Commission, après que ceux qui comparaîtront et désirent être entendus aient pu se faire entendre, etc.

La nécessité de cet amendement vient du fait que l'honorable juge Sedgewick a exprimé, lors d'une demande d'appel qui lui a été faite, un doute considérable sur sa compétence à accorder l'ordonnance permettant un appel, à moins que la Commission ne fut représentée devant lui lorsque la demande a été faite. L'article 2 de la loi, vise les dépositions et oblige, à moins que la Commission ne siège dans une certaine localité, ceux qui s'adressent à la Commission d'amener leurs témoins au prix de grands frais et de dérangements à Ottawa.

Cet amendement permettra à la Commission d'accepter des affidavits et attestations sous serment. Cela se rapporte plus particulièrement aux passages à niveau et autres questions de même genre dans lesquelles le public est intéressé. L'amendement a pour but d'offrir un moyen facile aux plaignants, de mettre leurs causes devant la cour. L'article 3 abroge l'article 91 et se lit comme suit :

Les directeurs peuvent, après que le taux par action aura été fixé pour les actions détenues par les actionnaires de la compagnie, déclarer des dividendes de temps à autre à tel taux, et les payer à même les profits nets de l'entreprise.

Le but de cet amendement est simplement de permettre aux directeurs de déclarer des dividendes. En vertu de la loi telle qu'elle a existé depuis plusieurs années, les directeurs de compagnies de chemin de fer ne peuvent déclarer de dividendes qu'avec l'assentiment des actionnaires ; mais on a entièrement ignoré cette règle. On propose aujourd'hui d'éliminer cette condition. L'article 4 vise l'article 122 de la loi sur les chemins de fer qui dit qu'une compagnie doit déposer au département des Chemins de fer et Canaux une carte du tracé contenant tels renseignements de nature à permettre au ministre des Chemins de fer de bien se rendre compte de la route qui sera suivie. En fait, les dispositions de la loi ont été virtuellement ignorées. Il y a quelques mois, sur mon avis, on a inauguré au département des Chemins de fer un système tout différent, et on a fait des réglementations qui doivent être suivies chaque fois qu'une compagnie désire faire approuver son tracé. On a eu des doutes sur le pouvoir du ministre des Chemins de fer, de faire ces réglementations. Si l'article 122 signifie réellement ce qu'une lecture et une interprétation raisonnables paraissent lui faire dire, toute compagnie de chemin de fer devra nécessairement faire explorer son tracé avant de pouvoir faire approuver sa charte. Nous savons tous qu'en réalité les cartes que l'on dépose au département lorsqu'on fait ces demandes sont simplement des cartes géographiques ordinaires dans la plupart des cas, sur lesquelles on a simplement indiqué le tracé du chemin sans avoir fait aucune exploration préliminaire. Le but de cet amendement est de remédier à cette difficulté. Le bill propose d'abroger le premier paragraphe de l'article 123 et de lui substituer le suivant :

Le plan, de profil et le livre de renvoi seront soumis à la Commission, qui, si elle est satisfaite, pourra les sanctionner ; cette sanction n'impliquant que la simple approbation du tracé du chemin de fer, de ses déclivités et de ses courbes, tels qu'indiqués dans les dits plans profil et livre de renvoi, mais n'étant pas de nature à relever la compagnie de l'obligation de se conformer d'autre part au présent acte.

Avant d'accorder telle saction, la Commission se guidera d'après le plan général approuvé par le ministre, pourvu que la Commission puisse, à moins que le ministre n'en décide autrement, sanctionner une déviation de pas plus d'un mille, du tracé indiqué sur le plan général, tel qu'ainsi approuvé.

M. EMMERSON.

C'est-à-dire que l'article 123 donnait certains pouvoirs à la commission. La question se posait si l'on devait choisir entre le tracé qui avait été approuvé par le département et la déviation proposée. Dans plusieurs cas on avait fait une déviation de douze ou quinze milles, et j'ai même entendu dire de trente milles, du tracé approuvé.

On propose de remédier à cela en stipulant qu'avant que la Commission puisse prendre une telle action elle devra avoir une conférence avec le ministre au sujet de cette demande. Le paragraphe 1, de l'article 139, se rapporte à l'expropriation des terres. Cet article est abrogé et l'on donne aux compagnies de chemins de fer des pouvoirs plus étendus pour occuper les terrains qui peuvent être nécessaires à la bonne exploitation de leurs chemins dans l'intérêt public. Le bill ajoute le paragraphe suivant à l'article 139 :

La Commission peut, après quelle aura obtenu le consentement du ministre par écrit à cet effet, abroger, rescinder, changer ou modifier tout certificat du ministre fait en vertu de l'article 109, de la loi de 1888, sur les chemins de fer.

La Chambre se rappelle sans doute que la compagnie de chemin de fer est obligée de fournir un certificat à la Commission. La question est de savoir si le ministre, lorsqu'il a une fois exercé ses pouvoirs, peut modifier ce certificat. Ce paragraphe fait disparaître cette difficulté. L'article 171 est aussi modifié de la même manière. L'article 8 pourvoit à la création, au développement, à l'agrandissement, ou à la modification de toute énergie, hydraulique ou électrique, développée au moyen de l'eau. Cet article donne des pouvoirs complets à la Commission sous ce rapport.

Le paragraphe 2 de l'article 212 de la loi sur les chemins de fer est abrogé et le paragraphe suivant lui est substitué :

La Commission s'efforcera de pourvoir à l'uniformité dans la construction du matériel roulant à employer sur le chemin de fer et à l'uniformité des règles pour le service et la circulation des trains ; et elle peut faire des règlements statuant sur le nombre d'hommes à employer sur les trains, ou établissant que la houille au lieu du bois sera le combustible de locomotives en certain district, et, en termes généraux, pourvoyant à la protection et à la sûreté du public et de la propriété, ainsi que des employés de la compagnie relativement à la circulation et au service des trains de la compagnie.

On a trouvé que les pouvoirs donnés par la loi à ce sujet, étaient quelque peu restreints, et cet amendement a pour but de les étendre et d'offrir plus de sûreté au public en général.

L'article 10 abroge l'article 235 de la loi de 1903 sur les chemins de fer et lui substitue le suivant :

Toute compagnie, aussitôt que possible, et immédiatement après que les officiers principaux de la compagnie auront reçu avis de quelque accident survenu sur le chemin de fer de cette compagnie, et ayant occasionné des contusions ou blessures graves à quelque personne se servant du chemin de fer, ou ayant brisé ou endommagé quelque pont ou conduit souterrain. viaduc ou tunnel sur le chemin de fer ou en dépendant, de manière à le rendre impraticable ou hors d'état de service immédiat, devra sans retard en informer la compagnie et lui en fournir tous les détails ; et toute compagnie qui volontairement néglige de donner cette information, est passible envers Sa Majesté d'une amende de deux cents piastres par jour, tant que dure cette négligence.

Rien aujourd'hui dans la loi n'oblige les compagnies de chemins de fer de renseigner la Commission sur les accidents qui peuvent avoir amené des pertes de vie, détruit des biens et causé d'autres inconvénients au public. Il est vrai que la loi de 1903 oblige les compagnies à faire certains rapports des accidents au département des Chemins de fer, mais cet amendement imposera à la compagnie qui exploite le chemin, l'obligation de fournir à la Commission un rapport donnant tous les détails.

L'article 11 vise le mouvement des trains. L'article 12 abroge le paragraphe 4 de l'article 303 de la loi de 1903 et lui substitue le suivant :

Le ministre peut, de temps à autre, changer ou modifier la formule indiquée dans la première annexe, ou peut lui substituer d'autres formules, et, lorsque tels arrangements, modifications ou subventions auront été faits, la compagnie devra se servir des mêmes formules pour préparer, faire et déposer ses rapports ; la compagnie devra aussi, chaque fois qu'elle en sera requise par le ministre, donner les renseignements concernant ces statistiques.

Les statistiques que la loi actuelle oblige de fournir sont réellement très maigres, et tous ceux qui sont au fait de la question admettent que ces statistiques n'ont réellement aucune valeur pour des fins de comparaison. Les lois de la plupart des états de la république voisine obligent les compagnies de chemins de fer à fournir des statistiques bien faites, qui donnent au public des renseignements complets, et sont reconnues comme satisfaisantes, tandis que celles que nous avons au Canada ne le sont pas.

L'article 13 se rapporte aux téléphones. Il modifie l'article 193 de la loi sur les chemins de fer au sujet de la pose des téléphones dans les gares de chemins de fer, par l'addition du paragraphe suivant :

Nonobstant toutes dispositions contenues dans aucune loi antérieure, la Commission, lorsqu'elle déterminera les conditions ou la compensation relativement à tel raccordement ou communication, ne prendra en considération aucun contrat, bail, ou marché en vigueur alors, devant l'être plus tard, en vertu desquels la compagnie a donné ou donne un privilège exclusif ou autre à aucune compagnie ou personnes, autres que celles qui demandent tel raccordement avec une station ou local de la compagnie.

Cette question a fait le sujet de plaintes sérieuses et de quelques procès, et l'on espère que les dispositions de l'article 13 feront disparaître les abus qui se sont glissés.

L'article 14 dit :

Dans cet article et les articles suivants de cet acte, à moins que le contexte n'y pourvoit autrement, l'expression " Compagnie " signifie une compagnie, d'après la définition de la loi des chemins de fer de 1903, ayant autorité de construire et exploiter, ou exploiter une ligne ou réseau de téléphone, d'imposer des taxes, et comprend aussi la compagnie de téléphone, et toute compagnie ou personne étant autorisée par le parlement du Canada à construire et exploiter, ou à exploiter une ligne ou réseau de téléphone, et imposer des taxes de téléphone ; et l'expression " taxes de téléphone " signifie et comprend toute taxe, taux ou charge que la compagnie exigera du public ou de toute personne pour l'usage de son réseau ou de sa ligne, ou d'une partie de son réseau, ou pour la transmission d'un message par téléphone, ou pour l'installation et l'usage de lignes appareils téléphoniques, ou pour tous services téléphoniques quelconques.

M. BERGERON : Quels changements proposez-vous ?

M. EMMERSON : Cet article n'apporte aucun changement. Il est seulement rédigé d'une façon plus claire et son but est de faire disparaître les abus dont on s'est plaint. L'article 15 pourvoit à la réglementation des tarifs des compagnies téléphoniques par la Commission.

L'article 16 autorise toute personne, municipalité, ou corps public qui possède un réseau téléphonique, de relier ce réseau par l'entremise de la Commission, à tout réseau téléphonique autorisé par le Parlement, pour les fins de communication directe, pourvu que dans l'opinion de la Commission les appareils téléphoniques soient de nature à donner une communication satisfaisante.

Pourvu que le réseau téléphonique ait un degré de perfection suffisant, dans l'opinion de la Commission pour donner une communication satisfaisante.

L'article 17 règle la question des tarifs conjoints là où deux compagnies de téléphones viennent en contact. L'article 18 se rapporte à la publication et à l'affichage des tarifs du téléphone dans les bureaux de la compagnie. L'article 19 traite des contrats entre des compagnies de téléphones et exige que ces contrats soient soumis à l'approbation de la Commission.

J'admets que la question est très vaste. Les téléphones sont d'invention récente ; ils se développent tous les jours et leur usage augmente en proportion des intérêts avec lesquels ils sont liés. Le public est grandement intéressé dans la question et ceux qui exploitent des réseaux téléphoniques, que ce soient des municipalités ou des

individus, ont des droits qu'il faut protéger. Il me semble que ce bill mettra fin aux abus dont on s'est plaint, bien qu'il ne contienne pas cependant des changements aussi radicaux que quelques-uns auraient voulu avoir. Peut-être sera-t-il nécessaire d'aller plus tard aussi loin qu'on le demande, mais pour le moment on n'a pas démontré la nécessité du changement dans l'intérêt public.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-nord): Je ne veux pas discuter le bill d'une façon générale, mais j'aimerais à appeler l'attention de la Chambre sur un ou deux points qui me paraissent plus importants que les autres. La modification principale a trait à la procédure devant la Commission. Un autre amendement est celui qui se rapporte à l'approbation des plans qui sont déposés dans le bureau du ministre.

Avant d'approuver telle carte et tel tracé, le ministre peut, en se conformant à la loi spéciale, faire tels changements et modifications qu'il jugera à propos.

Ce qui veut dire que le ministre peut virtuellement faire le tracé du chemin.

M. FITZPATRICK : Le ministre ne peut changer le tracé qui lui est soumis par la compagnie que lorsque ce tracé s'écarte de la route dans sa charte.

M. HAGGART : Les deux points extrêmes peuvent être Toronto et Ottawa, et le tracé du chemin entre ces deux points est entièrement au pouvoir du ministre qui peut le changer comme il veut. Il peut dire à ceux qui lui soumettent le tracé de la ligne proposée : Un de mes amis qui représente un certain comté désire beaucoup que le chemin passe à tel endroit et le ministre peut employer son influence, pour faire dévier le chemin dans la direction que son ami désire. On ne devrait pas donner ce pouvoir à un ministre. Une fois qu'un tracé est adopté et approuvé par le Parlement, tout ce que le ministre devrait avoir à faire, serait de voir à ce qu'une carte indiquant le tracé du chemin soit déposée dans son département afin que les droits du public soient protégés, après quoi on devrait laisser la compagnie libre de faire passer son chemin là où elle le trouvera plus convenable.

M. EMMERSON : Mon honorable ami me permettra de lui expliquer que ce bill ne change pas la loi actuelle à cet égard.

M. HAGGART : Oui il la change. L'article 122, de la loi actuelle dit que la compagnie devrait préparer une carte montrant le tracé général du chemin proposé.

M. FITZPATRICK : Cela n'est pas changé.

M. HAGGART : Le paragraphe 3 se lit comme suit :

Avant d'approuver cette carte et ce tracé, le ministre pourra, sauf les dispositions de l'acte spécial, y faire les modifications et changements qu'il jugera opportuns ; et lorsqu'il en sera satisfait, il marquera son approbation sur la carte et le double de la carte ; après avoir été ainsi approuvée, la carte sera, avec la demande, déposée au ministère des Travaux publics et Canaux ; et le double de l'une et de l'autre remis à la Commission.

Aucun changement ou déviation du tracé général du chemin de fer ne pourra être fait avant d'avoir été d'abord approuvé par le ministre. Cet article donne au ministre un pouvoir plus absolu que la loi actuelle.

M. FITZPATRICK : Le seul changement qu'il y a ici consiste à donner au ministre le pouvoir d'approuver la nouvelle carte par sections, au lieu d'être obligé de l'approuver dans son ensemble.

Le ministre pourra, lorsqu'il approuvera cette carte et ce tracé, l'approuver en entier ou en partie, et lorsqu'il n'en n'approuve qu'une partie il marquera son approbation sur la carte et le double de la carte.

A part ces mots que l'on ajoute, l'article reste le même.

M. HAGGART : Si c'est là tout le changement il n'est pas de très grande importance. Une autre partie du bill se rapporte aux dédommagements à accorder lorsque des compagnies de téléphone font un raccordement avec d'autres compagnies, et donne à la commission les pouvoirs de fixer les indemnités. Il ne peut y avoir d'objections à cela.

M. EMMERSON : Je puis ajouter que l'on a eu des doutes sur le pouvoir du ministre d'approuver une partie du tracé sans l'approuver en entier.

M. HAGGART : Le ministre dit que cet article donne pouvoir à la commission de fixer les taxes des compagnies de téléphone. La loi ne lui donne pas tels pouvoirs.

Nonobstant les dispositions de tout acte du Parlement passé ou futur, le tarif des taxes imposées par la compagnie sera soumis à l'approbation de la Commission.

La commission a le droit de réglementer les taxes, mais sous condition d'approbation. Une fois que la commission a approuvé une échelle de taxes, elle n'a plus le pouvoir de la changer d'aucune manière tant que la compagnie de téléphone ne fera pas une nouvelle demande d'approbation de ses tarifs, et la commission pourra refuser de l'approuver.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami voudra-t-il bien lire le paragraphe 3 de cet article à la page 6.

M. HAGGART : (lisant),

La Commission observera, au sujet du tarif téléphonique, les mêmes règles qui sont contenues dans la loi des chemins de fer.

A mon avis la loi des chemins de fer ne va pas plus loin que l'article 15 du nouveau bill. Je crois que cet article donne pleins

pouvoirs à la commission de fixer les taxes des compagnies de téléphone. Cependant, lorsque le bill sera imprimé nous serons plus en mesure de juger.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le dernier article serait plus efficace s'il était séparé du premier. Ainsi que mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) l'a dit, le premier article pourrait limiter l'application du dernier.

M. FITZPATRICK : Naturellement nous devons veiller à ce que notre intention soit exprimée clairement. Nous voulons donner à la commission des chemins de fer les mêmes pouvoirs sur les taxes des compagnies de téléphone qu'elle a aujourd'hui sur les taux des compagnies de chemins de fer concernant le transport des voyageurs et des marchandises.

M. W. F. MACLEAN : Je ne crois pas que le Gouvernement mérite d'être félicité pour l'amendement concernant les téléphones qu'il propose de faire à la loi des chemins de fer. Lorsque l'ex-directeur général des Postes a demandé à la Chambre, l'année dernière, de nommer un comité spécial pour étudier la question des téléphones, le pays a cru que l'on était sur le point de voir se produire un changement radical et important, et que le service téléphonique deviendrait une fonction du Gouvernement. Cela n'a pas été déclaré en termes précis, mais si jamais on s'y est pris de façon à faire croire à un pays qu'une politique nouvelle allait être inaugurée, c'est bien au sujet de cette question de nationalisation des téléphones. Les organes du Gouvernement par tout le pays ont déclaré que cette grande réforme allait être faite, que le Gouvernement allait prendre possession des téléphones du pays, et que le directeur général des Postes d'alors serait l'apôtre de la nouvelle politique et allait la proposer à la Chambre. On a fait consentir la Chambre à accorder un comité spécial, qui, à grands frais, a fait une enquête très complète de la question. Ce comité dont je faisais partie a dépensé plus de $17,000. Il a examiné un grand nombre de témoins, recueilli une grande quantité de renseignements dans toutes les parties du pays et retenu les services de spécialistes. Mais avant que la session fut terminée le directeur général des Postes d'alors fut soudainement appelé en Angleterre. Le comité n'eut pas en conséquence le temps de faire un résumé de tous les témoignages qu'il avait entendus, et l'on donna à comprendre que sir William Mulock serait encore à son siège à la session prochaine, que le comité serait réorganisé sur la même base, que tous les témoignages seraient étudiés et que le résultat final serait la prise de possession des téléphones par le Gouvernement. Mais rien de cela n'a eu lieu ; au contraire sir William Mulock qui se posait devant le pays comme l'avocat de l'exploitation publique des téléphones et aussi des télégraphes a disparu de la vie publique, et nous avons à sa place un nouveau directeur général des Postes. Lors de l'élection du nouveau directeur général des Postes dans le comté de York-nord, il y a quelques mois, on a déclaré au public qu'il suivrait les traces de son prédécesseur, et on a fait croire aux électeurs que le Gouvernement déposerait à la session suivante une législation très importante concernant les téléphones. Le public a été quelque peu surpris de voir remplacer dans le Gouvernement, l'avocat de la nationalisation des téléphones par un homme qui avait été le champion de la compagnie du téléphone Bell devant ce même comité qui a fait une enquête sur la question.

Mais on déclara au public que c'était uniquement en sa qualité d'avocat et lorsqu'il défendait la cause d'une compagnie que le nouveau directeur général des Postes avait tenu ces propos devant le comité. On énonça la doctrine qu'au Canada un homme public pouvait exprimer devant un comité parlementaire ou devant les cours de justice des opinions tout autres que les siennes, qu'il pouvait jouer le double rôle du docteur Jekyll et de M. Hyde, qu'il pouvait dans sa vie publique se déclarer partisan de la nationalisation et se présenter devant un tribunal ou devant un comité et défendre un monopole ou soutenir la cause d'une compagnie. Le nouveau directeur général des Postes a fait croire à la population de York-nord qu'il marcherait sur les traces de son prédécesseur. On nous disait que nous pouvions nous attendre à voir un nouveau Paul, plus grand que le précédent ; mais, au contraire, c'est Saul qui a lapidé les prophètes et combattu la nationalisation des services publics devant ce comité.

L'honorable ministre, en sa qualité d'avocat de la compagnie du téléphone Bell, a dit devant le comité que la nationalisation était une calamité, une source intarissable de dépenses pour la population et il l'a condamnée sous toutes ses faces. Le Parlement n'avait pas le droit, disait-il devant le comité—lui, le présent directeur général des Postes—de réglementer une compagnie après l'avoir créée. A cet égard, une conversion s'est opérée ; il est venu dire devant le comité : jamais je n'ai entendu énoncer une proposition aussi absurde et aussi rigoureuse—que le Parlement, une fois qu'il a créé une compagnie, n'a pas le droit de la réglementer subséquemment ; qu'il y a un contrat entre les deux et que toute tentative de réglementation constitue un bris de contrat. Il a aussi énoncé la doctrine que le public commettait une iniquité lorsqu'il prétendait avoir juridiction sur les compagnies de téléphone qui se servent de la voie publique. Il a déclaré que la population canadienne n'était pas propriétaire des grandes routes, posant en principe que celles-ci appartenaient en quelque sorte à la compagnie de

téléphone Bell, et il a ajouté beaucoup d'autres choses dans cette circonstance.

M. L'ORATEUR : Me sera-t-il permis de faire observer à la Chambre qu'il n'est pas d'usage, lors du dépôt d'un projet de loi, de le commenter longuement. D'habitude, l'auteur du bill en explique les grandes lignes, mais il n'est pas d'usage d'engager le débat sur toute la ligne.

M. W. F. MACLEAN : Tout en admettant que ce n'est pas l'usage, je n'outrepasse certainement pas mes droits en critiquant le nouveau projet de loi qui a été déposé aujourd'hui et qui, annonçait-on, devait régler la question d'une manière très large. Voici, maintenant, que l'honorable ministre, non content de blâmer la nationalisation du réseau téléphonique, en fait des gorges chaudes. Il critiquait les compagnies de téléphone indépendantes et il nous parlait d'une compagnie de la campagne qui avait eu l'audace de demander à la compagnie du téléphone Bell la permission de raccorder son réseau à celui de cette dernière.

Une conversion s'est opérée. On fera adopter une loi décrétant que ce raccordement sera permis; pourtant, le ministre, lorsqu'il s'est présenté devant le comité, en sa qualité d'avocat de la compagnie Bell, a blâmé les compagnies de téléphone indépendantes, a laissé entendre qu'elles n'avaient aucun droit et que le comité cherchait à dépouiller la compagnie Bell de ses privilèges, de ses capitaux, pour me servir de son expression.

Ce bill indique que la loi subira certaines retouches. On remédiera au grief que j'ai exposé à la Chambre d'année en année, au grief qu'on tournait en ridicule et dont on faisait des gorges chaudes. Enfin, on a reconnu que les grandes compagnies de chemins de fer du pays ont commis une injustice envers les lignes de téléphones indépendantes en leur fermant la porte de leurs gares. Enfin, on a fait ce tardif aveu, mais on a attendu que la compagnie Bell eût solidement établi son monopole dans toute l'étendue du Canada. J'ai aussi bataillé devant le comité et nous avons entendu un grand nombre de dépositions dans le but d'obtenir que toutes les compagnies de téléphone fussent obligées de se prêter leurs réseaux. Nous avons obtenu cette concession, mais il nous a fallu livrer un rude assaut. On nous accorde autre chose; on vient de nous dire qu'il y aura réglementation des tarifs. Nous obtiendrons peut-être leur réglementation; je n'ai pas encore eu l'occasion de lire le projet de loi mais on n'a pas redressé le principal grief. On n'a pas pourvu à la chose la plus importante, au dire de l'ancien directeur général des Postes, à l'établissement dans toute l'étendue du Canada de lignes téléphoniques centrales qui transmettraient les messages de toutes les compagnies indépendantes. On nous a dit et on nous a laissé croire qu'au moins le Gouvernement entrerait en possession de ces



lignes principales, mais, loin de là, le présent projet de loi n'a qu'un but: laisser la propriété et la jouissance de ces lignes à la compagnie du téléphone Bell qui pourra dicter ses volontés au public.

Ce grief subsiste toujours. Loin de le supprimer, on l'a aggravé et on vient aujourd'hui, dans cette enceinte, déposer un projet de loi autorisant la compagnie du téléphone Bell à porter son capital à $50,000,000 pour lui permettre de se retrancher dans ses positions. A mon avis, il serait facile de démontrer que cette compagnie a fortement majoré ses actions et, malgré les efforts tentés devant le comité pour cacher la vérité, que la majorité de ses actions appartiennent au puissant syndicat des télégraphes sous-marins et terrestres de Mackay, qui a son siège principal à New-York. Il serait facile de démontrer qu'on ne fait qu'augmenter la puissance du monopole de la compagnie Bell au Canada et lui permettre de contrôler et de réglementer les petites compagnies.

Le public n'ignorait pas que l'ancien directeur général des Postes n'avait pas craint d'entamer des négociations dans le but de nationaliser, non seulement, les téléphones mais aussi les télégraphes canadiens. A mes yeux, l'intérêt du public exige que ces deux projets se réalisent. J'ai foi en la nationalisation des télégraphes et des téléphones et je sais que l'ancien directeur général des Postes était un adepte fervent de ces deux doctrines.

Souffrez que je fasse une importante remarque concernant la possession des téléphones et des télégraphes par l'Etat. Une proposition de loi autorisant la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à construire et à exploiter des lignes télégraphiques a été déposée aujourd'hui. Que résulte-t-il de cette autorisation donnée aux compagnies de chemins de fer ? Celles-ci ont la haute main sur les sources de renseignements, non seulement sur le transport des marchandises mais aussi sur le service des dépêches télégraphiques. Grâce à l'influence qu'il exerce sur ce service, le Pacifique-Canadien est aujourd'hui le censeur des journaux du Canada. Toutes les nouvelles transmises à la presse de l'Ouest sont soumises à sa censure. Les comptes rendus de la presse-associée—c'est le nom qu'on lui donne—sont confiés au Pacific-Canadien, et il est impossible de connaître la teneur de ses arrangements avec les journaux. L'autre jour, un accident très grave a eu lieu sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Ottawa et Port-Arthur. Le public n'en a rien su.

M. FITZPATRICK : Est-il d'usage, monsieur l'Orateur, de traiter la question de la nationalisation des services publics, lors du dépôt d'un projet de loi comme celui-ci?

M. W. F. MACLEAN : Le projet de loi met ce principe en jeu et on a promis . . .

M. FITZPATRICK : Je prends la parole pour un rappel au règlement. Il est temps de mettre fin à ces pratiques.

M. l'ORATEUR : Il n'est pas d'usage d'entamer une discussion sur toute la ligne lors du dépôt d'un projet de loi. La règle n'est pas inflexible, mais elle est généralement appliquée.

M. W. F. MACLEAN : Je n'outrepasse pas mes droits, je le répète, et je me propose de poursuivre mes commentaires pendant quelques instants. Je voudrais établir le rapport qui existe entre l'intérêt public et le service du téléphone et du télégraphe et démontrer que l'ancien directeur général des Postes évoluait dans le sens de la nationalisation des services publics. Il n'est permis d'introduire ce sujet dans la discussion.

M. FITZPATRICK : On pourra nous parler des comices agricoles, qui sait?

M. W. F. MACLEAN : Le directeur général des Postes (M. Aylesworth) n'aime pas ce sujet. Il n'a pas confiance dans la doctrine de la nationalisation du service téléphonique. Souffrez que je vous apprenne les résultats de l'application de cette doctrine aux télégraphes et aux téléphones. Dans le dernier numéro du "Everybody's Magazine" a paru un article sur les téléphones de l'état en Suisse :

Ce même gouvernement exploite tous les téléphones en Suisse—pour la commodité et l'avantage du public. En Suisse, le prix d'un téléphone est de $8 par année et on exige un cent pour chaque communication dans les limites de la ville ou du district où l'on habite. Pour les communications interurbaines, le prix est de trois à quinze cents selon la distance, quinze cents étant le prix le plus élevé.

De Toronto à Montréal, on exige $1.25.

Pour quinze cents on peut téléphoner de Schuls situé à l'est, à Neuchatel à l'ouest, par un fil ayant 175 milles de longueur. De Brooklyn à New-York, le prix est de quinze cents ; pour une distance égale en Suisse, on paierait trois cents. Les téléphones sont très nombreux en Suisse. Le service se fait autant remarquer par son excellence que par son bon marché.

Le présent directeur général des Postes a dit qu'il avait constaté que la nationalisation des téléphones en Angleterre est une nuisance ; pourtant, le directeur général des Postes établit un service de téléphone de l'état, en Angleterre.

Occupons-nous maintenant du service télégraphique en Suisse. L'article dit :

Ce gouvernement exploite aussi le télégraphe pour l'avantage du public—maintenant, à ce qu'on prétend, le meilleur service au monde. Eu égard au chiffre de sa population, la Suisse a plus de milles de lignes télégraphiques et, je le crois, plus de postes de télégraphie que tout autre pays. On peut transmettre une dépêche n'importe où en Suisse à raison de six centimes et demi par mot. Ainsi, une dépêche de dix mots coûte onze cents. On peut mettre un timbre-poste sur un télégramme, déposer celui-ci dans un bureau de poste ou dans une boîte à lettres et n'y plus penser ; le télégramme est transmis avec célérité.

En Suisse et en Suède et Norvège, où l'Etat est propriétaire des téléphones et des télégraphes et dans tous les pays de l'Europe, les communications téléphoniques coûtent le quart du prix exigé au Canada. Le projet de loi qui a été déposé aujourd'hui, au lieu de mettre ce service si utile à la portée des citoyens au plus bas prix, tend de toute manière à créer un monopole au profit de la compagnie du téléphone Bell. Aussi, dis-je, ce projet de loi n'est pas avantageux pour le public. Il ne protège, pour ainsi dire, que les intérêts de la compagnie Bell qui obtiendra de nous le monopole des communications interurbaines. L'intention de la Chambre est, apparemment, de lui permettre de majorer ou d'augmenter ses actions jusqu'au chiffre de $50,000,000, et la population canadienne, au lieu d'avoir le service du téléphone au prix coûtant comme la population des autres pays, sera obligée de payer le prix que ce monopole exigera.

Certes, le "Globe-" et les journaux du même genre doivent exprimer jusqu'à un certain point les opinions du parti libéral. Ils nous disaient que l'Etat était à la veille d'entrer en possession des réseaux téléphoniques et télégraphiques. Au contraire, le directeur général des Postes qui approuvait la nationalisation de ces services sort du cabinet et l'avocat de la compagnie Bell le remplace. Pour comble, on dépose ce projet qui accomplit certaines réformes, mais ne va pas assez loin, qui, loin de tendre à la nationalisation, est de nature à confirmer les privilèges de la compagnie. De plus, on crée un nouveau monopole par les prescriptions relatives à l'exploitation d'un service télégraphique par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministère et le Parlement prennent tous les moyens de consolider ces monopoles.

Le premier ministre a dit que le Canada était le pays du vingtième siècle. S'il en est ainsi, pourquoi n'applique-t-il pas les principes du vingtième siècle à la solution des problèmes qui le préoccupent ? Pourquoi ne devient-il pas propriétaire des télégraphes et des téléphones ? Le directeur général des Postes peut-il élever la voix et démontrer par des calculs, des données statistiques, ou de toute autre manière, que la nationalisation est préjudiciable à l'intérêt public ? Je le mets au défi de le faire. Au contraire, je lui demande de justifier le projet de loi qu'il dépose aujourd'hui pour racheter la promesse qu'il a faite aux électeurs de York-nord de marcher sur les traces de l'ancien directeur général des Postes. Lorsque nous entrerons dans les détails, après que j'aurai eu l'occasion d'examiner le projet de loi, j'aurai d'autres commentaires à faire. Si j'enfreins quelque peu le règlement, et si, comme M. l'Orateur le disait, je ne me conforme pas à l'usage, je crois avoir pleinement raison, surtout en présence d'une pa-

reille violation des engagements pris envers la Chambre.

L'honorable ministre de la Justice a beaucoup critiqué mes observations. Il aime toujours à défendre les droits acquis, pour me servir de son expression. Qu'il se constitue le défenseur des droits acquis des compagnies. Le public a aussi des droits incontestables et, ainsi que le disait l'autre jour le président des Etats-Unis, il a le droit d'en avoir pour son argent. Ce n'est pas ce qui a lieu. Le Parlement semble se préoccuper de consolider les compagnies au dépens du public. On ne fait rien pour l'émancipation de la population ; on ne néglige rien pour augmenter les privilèges et les monopoles des compagnies. Libre au ministre de la Justice de soutenir sa thèse et de toujours défendre les droits acquis des compagnies, mais il y a dans ce pays et dans cette enceinte des hommes pour défendre les droits du public, lorsqu'ils sont mis en danger.

S'il y a quelque chose à protéger au Canada, soit dans l'arène provinciale, soit dans le champ clos de la politique fédérale, ce sont les droits du public, parce qu'ils sont en butte à toutes sortes d'assauts de la part des grandes compagnies et, fait lamentable, les gouvernants paraissent s'allier à ces compagnies pour combattre les droits du public.

M. INGRAM : Au cours de la session de l'année dernière on a fait observer au ministre des Chemins de fer que la loi ne renfermait pas de dispositions obligeant la commission des voies ferrées à présenter un rapport aux Chambres. Ceci est très important ; néanmoins, le bill ne contient pas de prescriptions à cet effet.

M. EMMERSON : La loi subira d'autres retouches; aujourd'hui même on m'a suggéré des modifications que le comité aura l'occasion de discuter.

M. R. L. BORDEN : Le ministère devra tenir compte de l'observation de l'honorable député (M. Ingram). Dans le rapport annuel de la commission des chemins de fer, nous trouverions de temps à autre de nouvelles dispositions à incorporer dans la loi. La loi canadienne sur les chemins de fer a une très grande portée. La commission est, à plusieurs égards, le plus important de nos tribunaux ; plus que tout autre, elle s'occupe des droits du public. Elle est revêtue, non seulement de pouvoirs judiciaires, mais aussi de fonctions administratives, et le cabinet ne devrait pas manquer de prendre en considération la proposition de l'honorable député (M. Ingram). Je laissais entendre il y a un instant au ministre de la Justice qu'il était douteux que l'article visé par le représentant de Lanark (M. Haggart) eût une portée aussi grande qu'il le croyait. Je n'avais pas encore lu l'article et je ne serais plus porté à soutenir cette opinion. En somme, la portée de l'article est aussi grande que celle qu'on pouvait lui donner. Il y a autant lieu, selon moi, de réglementer les téléphones que les chemins de fer, sinon plus. Si la surveillance et la réglementation des téléphones n'étaient pas aussi rigoureuses que la surveillance et la réglementation des chemins de fer, j'appuierais, je proposerais même un amendement tendant à mettre les deux services sur le même pied.

Le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'adopter le principe de la nationalisation. Ceux qui surveillaient l'attitude de l'ancien directeur général des Postes avaient cru qu'il évoluait dans ce sens lorsqu'il présenta la motion demandant la création de ce comité. La conduite de l'enquête laissait entrevoir que ses collègues ne partageaient pas l'opinion du directeur général des Postes et nous ignorons jusqu'à quel point cette question a pu contribuer à engager le ministre à se retirer du cabinet. Si le Gouvernement n'est pas prêt à favoriser davantage la nationalisation, il n'a pas d'autre alternative que d'adopter une loi soumettant à une surveillance efficace une entreprise qui, dans la plupart des cas, constitue un monopole. J'espère que, lorsque nous délibérerons sur ce bill, nous constaterons qu'il permet de soumettre à la plus étroite surveillance le fonctionnement, les règlements et, surtout, les tarifs des compagnies de téléphone et d'obliger les grandes compagnies à prêter leur réseau aux autres compagnies dont l'utilité est amoindrie par suite de l'impossibilité où elles se trouvent de communiquer directement avec les principales lignes des réseaux.

M. R. BLAIN (Peel): Le moment est bien choisi de faire observer au Gouvernement que l'intérêt public exige que la commission des chemins de fer exerce sur les tarifs de l'Intercolonial pour le transport des marchandises et des voyageurs la même surveillance que sur les tarifs des autres voies ferrées. Il y a trois ou quatre ans que cette question est débattue et l'on nous répond d'ordinaire que la loi sur les chemins de fer n'a pas subi une épreuve suffisante. Puisque le Gouvernement a décidé d'apporter quelques retouches à la loi, l'occasion lui est offerte de décréter que la commission des chemins de fer aura la haute main sur les tarifs de l'Intercolonial relatifs au transport des marchandises et des voyageurs.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je me propose de suggérer prochainement d'autres modifications au ministre des Chemins de fer, et je suis libre de dire que le Gouvernement a l'intention d'incorporer dans la loi une disposition exigeant que la commission présente chaque année un rapport aux Chambres. Il convient que nous recevions un tel rapport et c'était apparemment l'intention du législateur lors de l'adoption de la loi. Je partage le sentiment du chef de l'opposition sur l'importance de la commission des chemins de fer. C'est incontestablement l'un des tribunaux les plus importants du pays, mais je ne crains pas de dire

que, sauf la nationalisation, la création de cette commission a été la démarche la plus progressive qui ait été faite dans n'importe quel pays de l'univers relativement à la réglementation des chemins de fer. A cet égard, je signalerai au représentant de York (M. Maclean) les paroles du député de Peel (M. Blain) touchant la nationalisation. Celui-ci n'est pas aussi entiché de cette doctrine que l'honorable député (M. Maclean) ; il voit ce qui s'est passé sur l'Intercolonial. Je ne suis pas loin de partager son sentiment, voilà tout ce que je puis dire. Cependant, l'honorable député pense que nous devrions réglementer les tarifs de l'Intercolonial relatifs au transport des marchandises et des voyageurs. Au représentant de York (M. Maclean) je dirai que, même à la Chambre des communes, une hirondelle ne fait pas le printemps.

Quant à la portée des articles du bill qui ont trait aux téléphones, elle est aussi grande que possible, si l'on veut concilier les principes de la propriété particulière et de la réglementation par l'Etat. L'une des modifications est destinée à supprimer l'inconvénient qu'on a signalé dans le cas de Port-Arthur. Dorénavant, lorsqu'une compagnie de téléphone lui demandera la permission de poser ses appareils dans une gare, la commission des chemins de fer, pour déterminer à quelles conditions cette autorisation lui sera accordée, ne pourra pas prendre en considération des conventions exclusives que la compagnie de chemin de fer aura passées avec la compagnie de téléphone occupant déjà cette gare.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition a-t-elle un effet rétroactif, en ce sens qu'elle s'applique aux conventions déjà passées ?

M. FITZPATRICK : A toutes conventions présentement en vigueur.

M. BERGERON : L'an dernier, on a déclaré devant le comité d'enquête sur les téléphones que la dernière loi sur les chemins de fer avait annulé toutes ces conventions.

M. FITZPATRICK : S'il n'y a pas de conventions, cette disposition remédiera à l'inconvénient qui s'est présenté dans le cas de Port-Arthur. De plus, le Gouvernement se propose de soumettre les tarifs des compagnies de téléphone à une réglementation aussi efficace que celle qui s'applique aux tarifs des chemins de fer relativement au transport des marchandises et des voyageurs.

M. SPROULE : Si je comprends bien, on ne pourra pas abaisser les tarifs ; on pourra uniquement refuser d'approuver une nouvelle classification.

M. FITZPATRICK : Non, ce n'est aucunement le sens de l'article. L'honorable député n'ignore pas que, aux termes de l'acte des chemins de fer, sous sa forme actuelle, toute compagnie de chemin de fer, pour avoir un tarif valable, doit en soumettre le projet à la commission des chemins de fer, et tant que ce projet n'a pas été approuvé, la compagnie ne peut rien exiger. C'est le régime auquel sont soumises les compagnies de chemins de fer actuellement, et c'est aussi celui auquel seront soumises les compagnies de téléphone, si le bill est adopté.

En deuxième lieu, on se propose d'établir un régime d'échange de communications entre toutes les compagnies de téléphone existantes, et de légiférer en vue d'un régime d'échange de communications orales directes d'une ligne à l'autre. Il sera établi un régime d'échange de messages d'une compagnie de téléphone à l'autre aux conditions qui devront être déterminées par la commission des chemins de fer; et, en outre, dans tous les cas où la chose pourra se faire utilement, il sera établi un régime de communication orale directe d'un réseau téléphonique à l'autre, aux conditions qui seront fixées par la commission des chemins de fer. A ce sujet, il est une condition que je désire signaler à l'attention de la Chambre : c'est qu'une compagnie de téléphone désireuse d'obtenir le privilège de la communication orale directe sur le réseau d'une autre compagnie devra avoir ses propres installations en assez bon état pour que la communication s'établisse sans difficulté, et ne soit pas une source d'ennui pour l'autre compagnie. J'ai fait connaître brièvement quelle est la situation ; et je dois dire à l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean), que lorsque ce projet de loi sera mis de nouveau en délibération, nous serons prêts, s'il le désire, à discuter la question de la nationalisation de ce service ; mais nous ne croyons pas que le temps soit encore venu de la discuter. Quant à moi, je considère que le téléphone à l'heure actuelle est un élément indispensable de notre civilisation moderne. Il me semble être presque aussi nécessaire dans les conditions actuelles que l'eau et la lumière ; et dès lors il est important que nous réglementions les compagnies de téléphone aussi étroitement que le permet le régime de l'exploitation par l'initiative privée ; et je crois que le régime de l'exploitation privée utilement réglementé par l'Etat est bien ce qu'il y a de mieux.

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

## QUESTIONS.

### EMPLOI DE DRAGUEURS DES ETATS-UNIS.

M. TAYLOR demande :

1. Quelques-uns des dragueurs de MM. Daly et Hamman, d'Ogdensburg (N.-Y.), ont-ils été employés par le gouvernement en 1905 ?
2. Dans l'affimative, combien de ces dragueurs ont été employés ?
3. Quels sont les noms des dragueurs employés et combien leur a-t-il été payé par jour?

4. Pendant combien de temps chaque dragueur a-t-il été employé, et durant quels mois ?

L'honorable M. R. LEMIEUX (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Deux dragueurs ont été employés, n° 3 et n° 5. Au prix de $11 de l'heure.

3. Le dragueur n° 5, trente-six heures en octobre 1905 ; le dragueur n° 3, deux cents heures, en octobre et novembre 1905.

BRISE-LAMES DE WILSON'S-BEACH.

M. GANONG demande :

1. Quel a été le coût total du brise-lames de Wilson's-Beach (N.-B.) ?

2. Quel montant total a été payé à James Johnston pour ces travaux ?

3. Quel a été le coût total des outils ou appareils fournis par le gouvernement pour l'exécution de ces travaux, et comment a-t-on disposé de ces objets ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : La réponse a été donnée hier à toute cette question, sauf le dernier membre de phrase. En réponse à un télégramme que nous lui avons envoyé du département, l'ingénieur résident a répondu qu'on n'avait encore rien fait des outils en question.

FERME D'EXPERIMENTATION CENTRALE,

M. TAYLOR demande :

1. Quelles ont été les dépenses totales faites pour la ferme d'expérimentation d'Ottawa, chaque année, de 1890 à 1905, inclusivement ?

2. Quelles ont été les recettes provenant de ladite ferme pendant la même période ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (pour le ministre de l'Agriculture) :

| Année. | Dépenses. | Recettes. |
|---|---|---|
| 1890-91 | $49,142 18 | $2,426 81 |
| 1891-92 | 30,416 52 | 2,561 93 |
| 1892-93 | 26,261 21 | 3,150 12 |
| 1893-94 | 36,071 43 | 2,186 56 |
| 1894-95 | 39,563 73 | 3,784 74 |
| 1895-96 | 39,596 13 | 3,785 84 |
| 1896-97 | 41,429 26 | 3,182 09 |
| 1897-98 | 37,717 63 | 2,814 84 |
| 1898-99 | 38,357 46 | 2,886 53 |
| 1899-00 | 49,573 25 | 2,446 47 |
| 1900-01 | 42,040 82 | 2,553 80 |
| 1901-02 | 56,375 07 | 2,254 63 |
| 1902-03 | 49,615 64 | 2,972 00 |
| 1903-04 | 47,671 76 | 3,074 64 |
| 1904-05 | 48,250 12 | 4,971 58 |

RECLAMATION DE JOSEPH DEMERS.

M. BOYCE (par M. Cockshutt) demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il été informé que M. Joseph Demers, du Sault-Sainte-Marie, se plaint que sa propriété sise au coin des rues Superior et Hudson est considérablement dépréciée par suite de l'installation d'un phare d'alignement qui touche à sa propriété et empiète sur elle ?

2. Dans l'affirmative, quelle décision a été prise dans l'espèce ?

M. TAYLOR.

3. Ce phare sera- t-il enlevé, et quand ?

4. Le département a-t-il offert d'indemniser M. Demers ? Dans l'affirmative, quel montant lui a été offert ? L'a-t-il accepté ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et Pêcheries) :

1. Oui.

2. La tour sera enlevée.

3. Ce printemps.

4. Non ; le sujet de plainte ayant été supprimé, il n'y a pas lieu d'accorder de compensation.

PROTECTION DES PECHERIES DES GRANDS LACS.

M. BOYCE (par M. Cockshutt) demande :

1. Combien de fonctionnaires sont employés pour protéger les pêcheries des Grands lacs ?

2. Quels sont leurs noms ? Où sont-ils domiciliés ?

3. Quels appointements leur sont payés ?

4. Quelles sont leurs fonctions ?

5. Font-ils rapport régulièrement ? Combien de fois par année ?

6. A-t-on fait rapport au département que les œufs de poisson qui se trouvent dans les eaux canadiennes sur les bords de l'île Manitouline et des lacs Supérieur et Huron, au Canada, sont enlevés chaque année par des bateaux américains qui les transportent dans les établissements de pisciculture des Etats-Unis ?

7. Dans l'affirmative, quand et par qui ces rapports ont-ils été faits ?

8. A-t-on fait une enquête à ce sujet ?

9. Le département s'est-il occupé de cette affaire ? Dans l'affirmative, quelle mesure a-t-il prise ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Trois inspecteurs des pêcheries et trois officiers à bord du croiseur " Vigilant " sont employés à ce travail par le gouvernement fédéral.

2. MM. J. M. Hurley, Belleville, appointements, $1200 par année ; O. B. Sheppard, Toronto, appointements, $1,200 par année ; A. G. Duncan, Marksville, appointements, $1,200 par année ; le croiseur " Vigilant " fait la surveillance sur les eaux du lac Erié. Les officiers sont les suivants : E. Dunn, capitaine, appointements, $1,250 par année; J. Inkster, second, appointements, $60 par mois ; J. McPherson, maître d'équipage, appointements, $55 par mois.

3. Voir la réponse à la question n° 2.

4. Les devoirs de l'inspecteur sont de s'assurer d'une manière générale que les lois fédérales pour la protection des pêcheries sont mises en vigueur dans sa circonscription.

Les fonctions du croiseur sont d'exercer une surveillance générale et de réprimer les infractions à la loi par les bateaux de pêche étrangers.

5. Oui ; annuellement, mensuellement et sur toutes les questions qui leur sont soumises ou qui peuvent se soulever dans leurs circonscriptions en aucun temps.

Le capitaine du croiseur fait rapport quotidiennement.

6. Il n'a pas été fait rapport au département que du frai déposé dans les eaux canadiennes le long des rivages de l'île Manitouline et des lacs Huron et Supérieur au Canada soit enlevé par les bateaux de pêche des Etats-Unis et transporté aux piscifactures de leur pays.

7, 8 et 9. Voir la réponse à la question n° 6.

MARCHES RELATIFS AU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU demande :

1. Combien y a-t-il eu de soumissionnaires pour les constructions suivantes : (a) Réservoir à l'eau pour le chemin de fer intercolonial à la Rivière-du-Loup ? (b) Rotonde pour le chemin de fer intercolonial à Pictou ? (c) Gare pour le chemin de fer intercolonial à Charlottetown (I. P.-E.) ?
2. Quels sont leurs noms ?
3. Quels sont les montants de leurs soumissions dans chaque cas ?
4. A qui ces marchés ont-ils été accordés ?
5. Etaient-ils les plus bas soumissionnaires ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. (a) 4. (b) 7. (c) 4.

2. (a) Canadian Fairbanks Company, Chicago Bridge and Iron Works. Emile Dubé, E. A. Wallberg. (b) Emile Dubé, E. A. Wallberg, H. McDonald, Rhodes Curry et Cie., R. P. P. Fraser, Dixon et Falconer, Willard Kitchen. (c) Rhodes, Curry et Cie, E. A. Wallberg, Emile Dubé, H. et S. Lowe.

3. (a) Canadian Fairbanks Company, $4,900 ; Emile Dubé, $4,900 ; Chicago Bridge and Iron Works, $4,780 ; E. A. Wallberg, $4,470. (b) Emile Dubé,, $98,185.20 ; E. A. Wallberg, $62,523.55 ; Rhodes, Curry et Cie, $70,763.90 ; H. McDonald, $88,076.95 ; Dixon & Falconer, $65,699.95 ; R. P. P. Fraser, $68,689.55 ; Willard Kitchen, $73,011.60 ; (c) Rhodes, Curry & Co., $86,390 ; E. A. Wallberg, $58,900 ; Emile Dubé, $67,890 ; H. & S. Lowe, 83,698.

4. (a), (b) et (c) à E. A. Wallberg.

5. Oui.

BRISE-GLACE DE LAPRAIRIE.

M. MONK demande :

1. Le Gouvernement a-t-il adjugé à MM. Amiot et Lemay l'entreprise pour la construction de nouveaux travaux se rattachant au brise-glace de Laprairie, après le règlement final de leur première entreprise ?
2. Combien coûteront les nouveaux travaux ?
3. Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour ces nouveaux travaux ?
4. Dans la négative, quelle en est la raison ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. $13,500.
3. Oui.

PENSION DE RETRAITE POUR LES EMPLOYES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. DANIEL demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un système de pensions de retraite en faveur des employés de l'Intercolonial ?
2. Dans l'affirmative, ce système de pensions sera-t-il établi cette année ?
3. Dans la négative, pourquoi ?

l'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer) : La question est à l'étude.

L'OBSERVATOIRE D'ASTRONOMIE D'OTTAWA.

M. AMES demande :

1. Quelle mesure a-t-on prise relativement à l'adjudication de la pose de fils électriques à l'observatoire d'astronomie d'Ottawa ?
2. A-t-on demandé des soumissions par la voie des journaux ?
3. Dans l'affirmative, quelles offres a-t-on reçues ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : On a demandé à la compagnie Ahearn and Soper (à resp. lim.) quel prix elle exigerait. La compagnie ayant fixé un prix qui semblait raisonnable, l'entreprise lui fut adjugée.

FORCE ELECTRIQUE POUR LE CANAL DE CORNWALL.

M. LANCASTER demande :

1. Le Gouvernement a-t-il passé un contrat ou conclu un arrangement avec une compagnie ou un particulier relativement à la force électrique nécessaire au halage des navires en descendant et en remontant les écluses du canal de Cornwall ?
2. Dans l'affirmative, quand, avec qui et pour quelle durée ?
3. Le Gouvernement, dès l'ouverture de la navigation en 1905, a-t-il reçu des protestations, remontrances ou pétitions des propriétaires de navires, capitaines ou autres au sujet du retard apporté à l'application du nouvel arrangement concernant le halage des navires par force électrique en descendant et en remontant les écluses du canal de Cornwall ?
4. Le Gouvernement déposera-t-il sur le bureau de la Chambre une copie dudit contrat et du règlement promulgué à ce sujet ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Le Gouvernement a signé un contrat avec une compagnie relativement à la fourniture de l'énergie électrique pour les divers besoins du canal, tels que le fonctionnement des machines dans les ateliers, l'éclairage des différents bâtiments et du canal lui-même, l'ouverture et la fermeture des portes d'écluse, des vantelles, etc., le fonctionnement des treuils qui servent à remorquer les bateaux à l'entrée et à la sortie des écluses.

2. Le contrat a été signé le 25 juin 1896 avec M. M. P. Davis. Sa durée est de vingt

et un ans à compter du premier juillet 1896, et il peut être renouvelé pour une période de quatre-vingt-quatre ans à dater du premier juillet 1905. Il a été modifié par des arrangements conclus le 19 octobre 1900, et le 13 août 1903. Le concessionnaire a cédé ses droits à la compagnie de force motrice du Saint-Laurent par un acte de transport en date du 2 mai, 1904.

3. Oui, le Gouvernement a reçu un mémoire de l'association maritime du Dominion. La modification du règlement qui s'applique aux steamers qui transportent des passagers et aux petits remorqueurs est à l'étude.

4. Rien ne s'y oppose mais ces papiers se trouvent parmi les documents de la session.

TERRES DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. W. J. ROCHE demande :

1. Quand a été conclu l'arrangement en vertu duquel le Pacifique-Canadien a choisi d'une manière définitive ses terres dans le Nord-Ouest (à l'exception de la Colombie-Anglaise) ?

2. Quel délai a été accordé à ladite compagnie pour compléter ce choix ?

3. Après avoir déterminé le territoire où le choix devait avoir lieu, quel délai a été accordé à la compagnie pour produire la liste définitive de ses terres ?

4. Le ministre déposera-t-il sur le bureau de la Chambre une copie dudit arrangement final ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le 22 août 1903.

2. Jusqu'au 30 juin 1904, pour les subventions se rapportant au réseau principal; jusqu'au 31 décembre 1903, pour les autres.

3. La réponse a été donnée sous le numéro 2.

4. Oui, si un ordre de la Chambre est émis.

RESERVE FORESTIERE DE LA MONTAGNE DU DAUPHIN.

M. W. J. ROCHE (Marquette) demande :

1. Depuis le 1er janvier 1904, les limites de la réserve forestière de la montagne du Dauphin ont-elles été déplacées ?

2. Dans l'affirmative, quel changement a eu lieu.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. Les lettres suivantes qui étaient comprises dans cette réserve le premier janvier 1904, n'en font plus partie à savoir : la moitié ouest du township 18 ; la moitié ouest du township 19 et les deux rangées ouest des sections du rang 15 du township 20; les sections 25, 26, 27, 31, 32, 33, 34, 35 et 36 du township 18, rang 18; les sections 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 du township 18, rang 19 ; la moitié sud et le quart nord-ouest du township 20, rang 21 ; les sections 6, 7 et 18 du township 20, rang 21 ; les sections 12, 13, la moitié nord de la section 22, les sections 23 24, 25, 26, les moitiés sud des sections 27, 28, 29 et 30, les sections 35 et 36 du township 23, rang 21 ; la moitié sud du township 20, rang 22 ; les moitiés sud des sections 25 et 26 du township 23, rang 22 ; les sections 31, 32 et 33 du township 23, rang 23 ; les sections 3, 9, 15, 22, 27 et 34 du township 24, rang 25; la section 6 et la moitié ouest de la section 5 du township 23, rang 26 ; le tout à l'ouest du méridien principal.

Les terres suivantes qui n'étaient pas comprises dans la réserve forestière le premier janvier 1904, ont été réunies à cette réserve, à savoir :

La moitié ouest de la 1re section, les sections 2, 3, 10, 11, les moitiés ouest des sections 12 et 13, les sections 14 et 15 du township 22, rang 17 ; les sections 19, 20, 29 et 30 du township 23, rang 18, à l'ouest du méridien principal.

LE TRACE DU TRANSCONTINENTAL.

M. CROCKET demande :

1. Combien de brigades d'ingénieurs sont actuellement occupées à étudier et à établir le tracé du chemin de fer transcontinental entre Québec et Winnipeg et entre Québec et Moncton, respectivement ?

2. Entre quels points se font ces travaux ?

3. Ces opérations du tracé se sont-elles continuées pendant l'hiver dans les deux sections ou dans l'une ou l'autre, et dans laquelle ?

4. Si ces opérations ont été suspendues dans les deux sections ou dans l'une ou l'autre, quand l'ont-elles été, et pour quel motif ?

5. Quand la commission espère-t-elle terminer les études et le tracé dans chaque section ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Entre Winnipeg et Québec, 31 brigades ; entre Québec et Moncton, 3 brigades.

2. De Winnipeg au lac Népigon par 11 brigades d'ingénieurs. Du lac Népigon à la rivière Kebinakagami, par trois brigades. De la rivière Kebinakagami à la rivière Kenojevis, par six brigades. De la rivière Kenojevis à Waymontachene, par cinq brigades. De Waymontachene à Québec par six brigades. De Québec à Moncton par trois brigades.

3. Oui, dans les deux sections.

4. La réponse a été donnée sous le numéro 3.

5. Il est impossible de le dire à présent.

STATION DU TELEGRAPHE MARCONI.

M. FOSTER demande :

1. Quel montant a été payé jusqu'au 31 décembre 1906, pour les stations du télégraphe Marconi et leur entretien ?

2. Quelles stations sont actuellement en opération ?

3. Quels navires sont munis de ces appareils ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (Ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Montant payé jusqu'au 31 décembre

1905, pour les stations du télégraphe Marconi et leur entretien, $118,542.73.

2. Pointe-Renommée, Heath-Point, Whittle-Rocks, Pointe-Amour, Belle-Ile, Pointe-Riche (Terre-Neuve), Cap-Ray, (Terre-Neuve) Cap-Race (Terre-Neuve), Ile au Sable, île aux Perdrix (à l'entrée du port de Saint-Jean), Cap-Bear (île du Prince-Edouard).

3. Les bateaux de l'état munis de ces appareils sont le "Canada", le "Minto", le "Stanley", le "Montcalm", le "Druid", le "Lady-Laurier." Je ne puis nommer les autres bateaux. L'honorable député voudrait-il en connaître les noms ?

M. FOSTER : Seulement les noms de ceux qui sont munis de ces appareils aux frais de l'Etat.

M. BRODEUR : Alors, il n'y en a pas d'autres que ceux-ci.

LA COMPAGNIE CANADIENNE DES SIGNAUX DE BRUME.

M. FOSTER demande :

1. Quel montant a-t-on payé à la compagnie canadienne des signaux de brume jusqu'à date ?
2. Les articles ont-ils été fournis après une demande de soumissions et la signature de contrats ?
3. Le ministre déposera-t-il sur le bureau de la Chambre les demandes de soumissions, les offres reçues et les contrats ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. En 1903-1904. .. .. ..$ 14,600 00
   En 1904-1905... .. .. 428,489 00
   En 1905-1906.. .. .. .. 1,132 63
2. On n'a pas demandé de soumissions mais on a conclu un marché au sujet des prix.
3. Le ministère peut fournir une copie du marché.

PAIEMENTS FAITS A GEO. T. MERWIN.

M. FOSTER demande :

1. Quel montant a-t-on payé jusqu'à date à George T. Merwin ?
2. Les articles ont-ils été fournis après une demande de soumissions et la signature de contrats ?
3. Dans l'affirmative, le ministre dépose-t-il sur le bureau de la Chambre les soumissions et les contrats ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $404,308.87.
2. Non.
3. Voir la réponse à la question précédente.

CONTRAT POUR LA FOURNITURE DES BOUEES A GAZ.

M. FOSTER demande :

1. Quel montant a-t-on payé jusquà date à Thomas L. Wilson pour les bouées à gaz ?
2. Ces appareils ont-ils été achetés après une demande de soumissions et la signature d'un contrat ?
3. Le ministre déposera-t-il sur le bureau de la Chambre les soumissions et le contrat ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $192,500.
2. On n'a pas demandé de soumissions mais on a conclu un marché au sujet des prix.
3. Le ministère pourra fournir une copie du marché.

JURIDICTION SUR LES PECHERIES.

M. LEFURGEY demande :

1. Le Gouvernement sait-il que dans le discours prononcé par le lieutenant-gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard en ouvrant la session de l'Assemblée législative, se trouve le passage suivant : "Des projets de loi tendant à protéger plus efficacement nos importantes pêcheries côtières et à encourager l'ostréiculture vous seront soumis"?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures afin de parer aux difficultés qui pourraient résulter d'une telle ingérence dans les pouvoirs actuellement exercés par les autorités fédérales ?
3. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures à cet effet, et dans l'affirmative, quelles mesures ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. On a fait connaître aux autorités fédérales l'intention du gouvernement provincial.

2 et 3. Le ministère fédéral espère qu'il pourra prochainement en venir à une entente pour éviter tout empiètement d'un pouvoir sur l'autre. Il se propose de s'aboucher avec les autorités des différentes provinces après la clôture de la présente session du Parlement afin d'étudier cette question, entre autres.

COMMISSION DU PILOTAGE.

M. R. L. Borden demande :

1. Des commissaires du pilotage au Canada reçoivent-ils une rémunération pour leurs services sous forme de traitement, d'allocations pour dépenses ou autrement ?
2. Dans quels cas donne-t-on ou peut-on donner un traitement ou une allocation ?
3. Quel montant donne-t-on ou peut-on donner dans chaque cas ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Les services des commissaires du pilotage ne sont pas rétribués.
2. On appointe un commissaire lorsqu'il est nommé secrétaire de la commission. Celle-ci fixe le chiffre des appointements.
3. Il n'y a pas de rétribution fixe pour les commissaires du pilotage. Un commissaire ne touche des appointements que lorsqu'il est en même temps secrétaire-trésorier de la commission.

ACCIDENTS SUR LE SAINT-LAURENT.

M. BERGERON demande :

1. Combien d'accidents sont arrivés aux navires sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal depuis 1890 ?
2. Combien d'accidents entre Montréal et Québec, et combien en aval de Québec ?
3. Combien de navires de 100 tonneaux et plus se sont échoués ou ont fait naufrage, quels sont leurs noms et quelle est la date de chacun de ces accidents ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : L'honorable député consent-il à réserver la question vu qu'elle nécessitera des recherches considérables.

M. BERGERON : Je demande de remplacer 100 tonneaux par 1,000 tonneaux et plus. De cette manière la question nécessitera moins de recherches.

M. BRODEUR : J'aimerais bien mieux réserver la question, car il faudra quelques jours pour préparer la réponse.

M. BERGERON : Les renseignements que je demande ne concernent que les steamers océaniques.

SUBVENTIONS EN TERRES AUX CHEMINS DE FER AU NORD-OUEST.

M. W. J. ROCHE demande :

1. Quand a été complété le choix des terres concédées à la compagnie de chemin de fer et de steamers de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan ?
2. Les terres accordées au chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est ont-elles été choisies ?
3. Dans l'affirmative, quand ce choix a-t-il été complété ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le Gouvernement a retenu une partie des terres accordées à cette compagnie à titre de garantie relativement à l'acte de transport des subventions en date du 5 août 1889 et cette quantité de terres n'a pas encore été choisie. Les autres terres accordées à la compagnie à titre de subventions ont été choisies antérieurement au 31 décembre 1905.
2. Non.
3. La réponse à cette question se trouve sous le numéro 2.

RENVOI DU RECEVEUR DE LA POSTE DE EAST-ROMANS, (N.-E.)

M. LANCASTER demande :

1. Patrick Walsh a-t-il été révoqué de ses fonctions de receveur de la poste de East-Romans, dans le comté de Guysborough ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la raison de cette destitution ?
3. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque pétition demandant son renvoi ?
4. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque pétition demandant qu'il ne soit pas congédié ?
5. Qui l'a remplacé, et qui a recommandé son successeur ?

M. BRODEUR.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : M. Patrick Walsh a été révoqué de ses fonctions de receveur de la poste de East-Roman-Valley (non de East-Romans) dans le comté de Guysborough (Nouvelle-Ecosse) par ordre du directeur général des Postes parce qu'il s'est mêlé ouvertement aux luttes politiques. Une pétition narrant les faits avait été reçue antérieurement ; après son renvoi, le ministère a reçu une autre pétition demandant que M. Walsh ne soit pas congédié.

M. John M. Rogers l'a remplacé. Il était recommandé par M. J. H. Sinclair, M.P.

PAIEMENTS POUR SERVICES DE SURCROIT AU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. FOSTER demande :

1. Le gouvernement a-t-il pris connaissance de la correspondance échangée entre le sous-ministre, M. Gobeil et M. J.-L. McDougall au sujet de paiements au sous- ministre, M. Gobeil, à l'ingénieur en chef, M. Lafleur et à l'ingénieur, M. Brophy pour service de surcroît au cours de l'exercice 1904-05 ?
2. Quelle décision la commission du Trésor a-t-elle prise à ce sujet ?

L'honorable M. CHAS. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. L'affaire a été renvoyée devant la commission du Trésor. Vu que l'auditeur général se plaignait surtout qu'un décret n'avait pas été rendu en conseil, on n'a pas fait autre chose que de rendre un décret autorisant l'exécution du travail et le paiement à même le crédit ouvert d'une rétribution raisonnable aux fonctionnaires désignés.

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS.

L'ordre du jour appelle la discussion sur la résolution suivante :

Cette Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait lui soumettre aussitôt que possible le rapport de la Commission des transports et toutes les dispositions reçues par ladite commission et que la question devrait être aussitôt discutée par la Chambre.

M. W. H. BENNETT : Je demanderai au ministre des Travaux publics quand le rapport de la commission des transports sera publié. Il y a déjà deux ou trois semaines qu'il nous a promis de le faire publier.

L'honorable M. CHAS. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Il n'est guère exact de dire qu'il y a deux ou trois semaines, mais j'ai promis de déposer ce rapport. Il y a une quinzaine de jours à peu près qu'il est inscrit sur le feuilleton. Je le déposerai aussitôt que je pourrai le faire.

J'en ai parlé plusieurs fois aux imprimeurs qui ont promis de me le remettre au commencement de la semaine prochaine.

## LES JUGES—LEUR TRAITEMENT, ETC.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) demande le dépôt d'un état indiquant :

(a) Le nombre de juges dont le traitement est payé à même le fonds consolidé du revenu du Canada ; (b) Le nom et le domicile de chaque juge ; (c) le montant du traitement et des dépenses payés à chaque juge ; (d) L'étendue du district judiciaire dans lequel chaque juge exerce sa juridiction ; et dans le cas de juges locaux, de district et de comté, la population du district ; (e) Le nombre de causes entendues par chaque juge, chaque année, depuis le 1er janvier 1901 ; Le nombre de pétitions, motions, etc., dont chaque juge a disposé, chaque année en chambre ou d'une manière sommaire ; (g) le nombre de jours pendant lesquels chaque juge a rempli ses fonctions judiciaires ; (h) Le nombre de jours pendant lesquels chaque juge s'est occupé d'autres affaires que ses devoirs judiciaires.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : L'honorable député me mettra dans une position embarrassante s'il exige une réponse catégorique aux paragraphes des lettres (e) et (f) et aux paragraphes suivants de sa question. Ces renseignements ne sont pas à la portée du ministère de la Justice.

M. LENNOX : Si le ministre veut m'indiquer quand il sera prêt à déposer les documents qu'il possède, j'aurai des commentaires à faire. Si les renseignements demandés ne peuvent être fournis, j'aurai certains faits à signaler à ce sujet.

M. l'ORATEUR : la motion est réservée.

## NOUVEAUX COMMIS AU MINISTERE DES POSTES.

M. SAM. BARKER (Hamilton) demande le dépôt d'une :

Copie du rapport du sous-ministre des Postes énonçant qu'il est nécessaire de nommer un autre commis de première classe et un autre commis de seconde classe pour les besoins du ministère, et demandant que le Parlement ouvre les crédits nécessaires à cet effet.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Naturellement, je consens volontiers à donner à l'honorable député ou à la Chambre les renseignements les plus complets à la portée du ministère touchant le sujet auquel la motion se rapporte ; mais lorsque j'ai répondu à l'honorable député pendant la discussion du budget, je croyais lui faire comprendre par mes paroles qu'il n'existe pas de rapport régulier ou écrit du sous-ministre des Postes sur cette question. En réponse à une question qui m'était posée, j'ai déclaré que le chiffre du crédit en délibération avait été fixé par le sous-ministre des Postes, qu'après en avoir causé avec lui et à sa recommandation j'avais approuvé ce crédit et l'avais soumis aux délibérations de la Chambre. La députation sait que le sous-ministre des Postes n'est pas au Canada actuellement, qu'il assiste au congrès postal de Rome. Je le répète, il ne m'a fait qu'un rapport verbal sur la nécessité des emplois mentionnés dans cette motion.

M. FOSTER : Communiquez-nous le rapport verbal.

M. AYLESWORTH : Je vous l'ai déjà communiqué.

M. BARKER. Si je comprends bien, il n'y a pas de rapport au sens de la loi du service civil. J'avais inféré des paroles de l'honorable ministre qu'il existait un rapport et tout le monde doit comprendre que j'avais raison de le croire. Le ministre demandait un crédit pour de nouveaux commis, l'une de la première classe et l'autre de la seconde classe, lorsque je lui ai demandé :

Le sous-ministre a-t-il fait un rapport sur la nécessité de ces nouveaux emplois ?

Pendant la discussion du crédit, un député a le droit de demander si le sous-ministre a fait un rapport en conformité des prescriptions de la loi du service civil qui exige, non seulement, que le sous-ministre fasse un rapport sur la nécessité d'un nouvel emploi mais qu'il motive ses conclusions. La première fois que j'ai demandé au ministre:

Le sous-ministre a-t-il fait un rapport sur la nécessité de ces nouveaux employés ?

Il a répondu :

Oui le sous-ministre est responsable de cette demande de crédit.

Nous recevons souvent des réponses semblables de différents ministères et j'en désirais une autre. Je revins à la charge :

J'ai demandé s'il avait fait un rapport.

Le ministre a répondu :

Il m'a fait un rapport.

Il n'aurait pas fait un rapport à d'autres que son supérieur. C'est ce que la loi exige C'est au directeur général des Postes que le sous-ministre doit faire un rapport, mais un rapport, j'imagine, qui permettra au ministre d'expliquer devant la Chambre la nécessité des emplois qu'il crée. Je désirais obtenir le renseignement. L'honorable ministre semble croire qu'il n'est pas tenu de le fournir. Tout ce que je puis dire c'est qu'il y est tenu pour se conformer à l'esprit de la loi du service civil comme il est tenu de déposer ce rapport sur le bureau. L'article 17 de la loi dispose que :

Nul emploi de commis de première classe ne sera créé autrement que par décret en conseil, rendu sur le rapport du sous-ministre approuvé par le ministre, exposant les raisons qui motivent la création de cet emploi et après que le Parlement aura voté les appointements qui lui sont attribués.

On nous demande de voter les appointements et je suis d'avis que nous pouvons exiger auparavant les renseignements que le ministre lui-même a le droit d'obtenir.

Le sous-ministre, à qui ce devoir incombe, devrait nous dire qu'il a besoin de ce nouveau fonctionnaire et nous faire connaître ses raisons. Voilà pourquoi j'ai demandé le rapport et je le répète, lorsque le ministre a dit que le sous-ministre avait fait un rapport, je pouvais à bon droit penser qu'il s'agissait du rapport que la loi mentionne. Je suis surpris d'apprendre qu'il n'existe pas de pareil rapport.

M. AYLESWORTH : J'interprète la loi du service civil, bien autrement que l'honorable député (M. Barker). D'après mon interprétation, lorsque la Chambre vote les appointements, l'emploi est créé par un décret rendu en conseil à la demande du ministre, et sur le rapport du sous-ministre. Au moment venu, si la Chambre vote les appointements, le rapport sera présenté, je n'en doute pas.

(La motion est adoptée).

## MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne le dépôt des documents suivants :

Etat indiquant le nombre de marchés pour le transport du courrier dans le comté de Peel, les localités, le nombre de milles, le nom du concessionnaire et le prix payé ainsi que la date du commencement et de l'expiration de l'entreprise et les noms des cautions. Aussi, indiquant si des soumissions ont été demandées ; et donnant le nom du concessionnaire précédent et le prix qu'il recevait ?—M. Blain.

Copie des premières soumissions reçues par le ministère de l'Intérieur au sujet de l'affermage des fonds de bois Nos 1158, 1175, 1192, 1219, 1231 et 1232 en 1904 et 1905 de toute correspondance à ce sujet avec le ministre de l'Intérieur, ou le ministère ou aucun de ses fonctionnaires, et des divers actes de transport des baux après leur obtention par les commissionnaires, avec indication du nom du concessionnaire et de la date du transport dans chaque cas.—M. Foster.

Etat indiquant nos exportations en Allemagne, chaque année de 1896 à 1905, inclusivement, des articles suivants : blé, farine, avoine, bacon, jambons, beurre, fromage et pommes.—M. Armstrong.

Etat indiquant : 1. Quels droits de propriété, ou de licence ou de contrôle ou autres droits sont conférés au gouvernement du Canada ou à la couronne représentant le Canada au sujet des (a) pêcheries maritimes ; (b) des pêcheries de l'intérieur dans chaque province.

2. Quels droits de cette nature sont conférés à chaque gouvernement provincial ou à la couronne représentant chaque province au sujet des questions susdites.

3. Quels droits, pouvoirs ou autorisation de louer ou autrement régler ou contrôler ou administrer les pêcheries maritimes ou de l'intérieur sont exercés par le gouvernement fédéral ou par quelqu'un de ses ministères ?

4. Lesquels de ces droits, pouvoirs ou autorisation sont exercés par un gouvernement provincial ou quelqu'un de ses ministères ?

5. Quel droit de légiférer est possédé ou exercé par (a) le parlement du Canada ou (b) par une législature provinciale quant (c) aux pêcheries maritimes ou (d) aux pêcheries de l'intérieur, en ce qui concerne (e) les droits de propriété, (f) les licences, (g) les autres règlements (h) le contrôle ou l'administration ?

6. Si des conflits ou différends existent actuellement entre quelque gouvernement provincial et les autorités fédérales au sujet de quelqu'une des questions sumentionnées ; et dans ce cas, un exposé de la nature de ces conflits ou différends.—M. R. L. Borden

Etat indiquant tous les montants payés pour dragage dans la province d'Ontario du 1er juillet 1905 jusqu'à date, les localités où les travaux ont été faits et les noms des entrepreneurs ainsi que les montants payés pour lesdits travaux. Aussi, état de tous les montants impayés, dus ou réclamés pour dragage, les noms des réclamants et les localités où les travaux ont été faits.—M. Bennett.

Copie de tous contrats pour fourniture de denrées alimentaires pour les corps militaires permanents et la gendarmerie à cheval du Canada, pour les volontaires qui ont fait leurs exercices annuels en camp l'été dernier, et pour les écoles militaires du Canada.—M. E. D. Smith.

Copie de toute correspondance échangée entre les propriétaires du bassin de radoub de Collingwood et quelqu'un des ministères au sujet de la subvention ou prime payable pour ledit bassin de radoub. Aussi, copie de l'estimation dudit bassin de radoub faite pour le compte du ministère des Travaux publics.—M. Bennett.

Copie de la correspondance, des télégrammes, mémoires, rapports et décrets en conseil en la possession du Gouvrenement ou de l'un de ses membres ou de ses fonctionnaires au sujet de l'octroi, en 1901, d'un subside additionnel à la province de l'île du Prince-Edouard au montant de $30,000 par année, et des motifs pour lesquels il a été décidé de payer ledit subside à la province.—M. A. Martin.

Copie de tous rapports postérieurs au 3 avril 1905 au sujet de Joseph Nixon, agent des terres à McLeod.—M. Foster.

Etat indiquant quelles ventes de terres ont été faites par blocs ou d'une contenance de plus d'une demi-section pendant les années 1903, 1904 et 1905 au Manitoba, dans les Territoires, y compris les nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatchewan, et la Colombie-Anglaise ; à qui ces terres ont été vendues dans chaque cas; à quel prix par acre, et quelle est la date de la vente.—M. Sproule.

Copie de tous les décrets en conseil, rapports, mémoires, correspondance, évaluations, documents et papiers de toute nature et description concernant l'immeuble situé sur le côté sud de Spring-Garden-Road, dans la cité de Halifax, sur lequel l'ancienne salle d'exercice militaire est ou était érigée, ou concernant l'emplacement, le transport, l'usage ou la disposition dudit immeuble ou de toute propriété cédée à la couronne en échange dudit immeuble.—M. Fowler.

## SOUMISSIONS POUR LA FOURNITURE DE LA FARINE AUX PENITENCIERS.

M. GEO. TAYLOR (Leeds-sud) demande le dépôt d'une

Liste des personnes auxquelles on a demandé, autrement que par la publication d'annonces

dans les journaux, des soumissions pour la fourniture de la farine aux pénitenciers de Kingston, Saint-Vincent de Paul et Dorchester, et copie des soumissions reçues en réponse à ces demandes et des prix mentionnés.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : En réponse à cette motion, je dépose les documents demandés.

## DEBORDEMENT DE LA RIVIERE THAMES.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) demande le dépôt d'une

Copie de toute la correspondance, plans et devis, etc., concernant les travaux à faire dans la rivière Thames entre la cité de London et le lac Sainte-Claire pour parer aux inondations résultant du débordement de cette rivière.

En présentant cette motion, mon but est de signaler au cabinet et aux ministres individuellement le grave état de choses auquel est soumis cette immense et fertile lisière de terrain riverain de la Thames. A la dernière session, j'ai eu l'occasion d'agiter cette question sous une autre forme. Je veux faire comprendre aux ministres dans quelle position se trouve la population riveraine. La rivière Thames a 160 milles de longueur; elle traverse une péninsule renfermant quelques-unes des meilleures terres arables de la province d'Ontario. Sur ses rives et sur les bords de ses tributaires est établie une nombreuse population habitant des villages et des villes, grandes et petites, au nombre desquelles on compte Chatham, Glencoe et London. Il en est ainsi jusqu'à Sainte-Marie. La largeur moyenne de cette rivière est d'environ 300 pieds et le territoire sur chaque bord a probablement 20 milles d'étendue. Cette rivière reçoit le surplus des eaux de ces districts qui s'étendent depuis sa source jusqu'au lac Sainte-Claire dans lequel elle se décharge. Jusqu'à ces dernières années, les habitants des environs n'avaient guère à se plaindre du débordement de cette rivière, mais depuis quatre ou cinq ans, leurs belles terres arables et leurs maisons de ville dans tout le district qui s'étend de London au lac Sainte-Claire, ont subi un grand dommage par suite des fortes inondations qui ont eu lieu.

Antérieurement à la dernière session, il y avait eu dans la rivière une accumulation de glaces qui a causé une inondation considérable et, à la dernière session, j'ai appelé l'attention des ministres sur ce sujet. On croyait que si le Gouvernement prenait des mesures pour prévenir l'accumulation des glaces, il empêcherait par là les inondations. Le ministre des Travaux publics habite dans la ville de London et, bien que cette ville souffre moins que le district qui s'étend vers le lac Sainte-Claire, néanmoins il a, je crois, autant de zèle que moi pour protéger les intérêts de ses commettants. A l'embouchure de la rivière Sainte-Claire, il existe un banc de sable de plusieurs milles d'étendue qui ne laisse qu'un étroit passage de quelques pieds aux vaisseaux qui entrent dans cette rivière. On croit qu'on diminuerait les inondations en faisant des travaux de draguage à l'embouchure de cette rivière sur toute la largeur du chenal et jusqu'en eau profonde dans le lac Sainte-Claire. Je demande au Gouvernement d'étudier cette proposition. Une députation de citoyens marquants du district s'est rendue, l'an dernier, auprès du premier ministre et de sir Frederick Borden et leur ont fait des représentations à ce sujet. Le ministre des Travaux publics s'occupait alors de sa réélection et le premier ministre a déclaré que dès le retour de son collègue, il étudierait soigneusement la question et en chercherait la solution. Au cours des nombreuses discussions que j'ai soutenues contre le ministre des Travaux publics, ce dernier semblait d'avis que cette question était du ressort des autorités provinciales. Je ne suis pas avocat, mais j'ai consulté les meilleurs juristes de mon district qui sont d'avis que le gouvernement fédéral a juridiction, attendu que la rivière Thames est navigable. Quoi qu'il en soit, les autorités provinciales, j'en suis certain, s'uniraient volontiers au gouvernement fédéral pour chercher un remède à la situation. Afin que la Chambre puisse saisir toute l'importance de ce problème, je ferai observer que le district où ces inondations se produisent renferme des terres riches et fertiles valant de $75 à $100 l'acre. C'est l'un des districts de l'Ontario qui ont été peuplés en premier lieu et il n'y a pas dans cette plantureuse province de terrains plus fertiles.

Dans une de ces inondations, il y avait de sept à neuf pieds d'eau sur ces terres magnifiques. Nous avons assisté, l'ingénieur du Grand-Tronc à Saint-Thomas et moi-même, au sauvetage des cultivateurs et de leurs familles qui avaient été obligés de grimper sur le toit de leurs maisons ou de meulons de paille, pour échapper au péril de cette crue des eaux. Je ne crois pas me tromper en disant qu'au cours des quatre ou cinq années qui viennent de s'écouler les dommages causés par ces inondations s'élèvent à un million de dollars. Cet hiver même, les citoyens de Chatham ont éprouvé des pertes au montant de $30,000 par suite de l'inondation qui n'a, pourtant, pas été aussi forte qu'à l'ordinaire. On devra prendre des moyens pour prévenir ces désastres. A l'origine, quand cette région n'était qu'une forêt, la neige fondait graduellement et le lit naturel de la rivière pouvait facilement écouler les eaux qu'il recevait, mais après le déboisement et grâce au système d'égouts perfectionné qui existe aujourd'hui et à d'autres circonstances, l'eau se précipite en torrents quand arrive le printemps et cela pendant quatre ou cinq jours seulement, tandis que dans le passé cet écoulement s'opérait graduellement dans l'espace de cinq ou six semaines. J'estime que l'honorable ministre des Tra-

vaux publics devrait envoyer sur les lieux les plus habiles ingénieurs de son département pour étudier avec soin cet état de choses et pour suggérer les moyens de faire cesser ces inondations. La Chambre me permettra-t-elle de lui faire observer que la propriété foncière du canton de Raleigh représente un montant d'environ $25,000,000 ? Cela ne suffit-il pas à démontrer la grande importance de la question que je traite ? A la dernière session, le ministre des Travaux publics m'a promis, si cela lui était possible, d'envoyer un navire brise-glace à cet endroit ce printemps, afin de détruire le pont de glace qui se forme dans cette rivière. J'ai raison de croire que l'honorable ministre a fait tous les efforts possibles pour améliorer cet état de choses. Le printemps dernier, la glace a fondu graduellement sous l'effet de la chaleur du soleil et rien d'anormal ne s'est produit ; pourtant, l'inondation a été aussi désastreuse que dans le passé. Je ne veux pas insister auprès du Gouvernement pour lui faire approuver mes propres vues, mais il me semble qu'il y a plusieurs moyens qu'on pourrait essayer pour prévenir ces inondations. On devrait construire un barrage dans le lac Saint-Clair ou dans le lac Erié, ou dans le lac Huron ; cet ouvrage serait d'un grand avantage à tout le district intéressé. Je suis convaincu d'après ce qu'ont affirmé des personnes, y compris M. Clement, qui font autorité en droit constitutionnel, que cette question relève du pouvoir fédéral et non des autorités provinciales. Je ne veux suggérer aucune ligne de conduite à suivre, mais je demande sérieusement à l'honorable ministre des Travaux publics, qui doit s'intéresser autant que moi à ce district, d'envoyer un ingénieur très capable sur le lieu de ces inondations, et de s'efforcer à trouver le moyen de faire disparaître cet état de choses dont nous nous plaignons, en nous protégeant contre cette crue annuelle des eaux qui cause des dommages énormes, dommages qui ne pourront que devenir plus considérables d'année en année.

Je demande pardon à la Chambre d'avoir discuté aussi longuement cette question, mais je crois que ce sujet est très sérieux et très important pour la grande majorité des habitants de ce district. Si j'en avais le temps, je pourrais mentionner des centaines de familles dont les ancêtres sont venus s'établir dans cette région, il y a soixante-quinze ou cent ans, qui prospéraient et qui n'avaient jamais été dérangés par ces inondations jusqu'à ces dernières années, mais dont les fermes ont été réellement ruinées, qui ont perdu tout ce qu'elles possédaient par suite de cette crue annuelle des eaux et dont les membres doivent, aujourd'hui, travailler comme journaliers quand ils peuvent trouver de l'ouvrage. Quelques-uns de ces cultivateurs possédaient des immeubles valant de $10,000, de $15,000 à $20,000. Je mentionne ce fait dans le simple but de démontrer au ministre qu'il devrait étudier cette question et nous aider à faire face à cet état de choses.



L'honorable M. C. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Monsieur l'Orateur, je ne saurais soulever la moindre objection contre la motion proposée par l'honorable député, car je partage son avis sur la question qu'il a soumise à la Chambre. Ce sujet a été soulevé ici à différentes reprises grâce au représentant du comté de Kent, et j'en comprends parfaitement l'importance. Mon honorable ami se trompe, cependant, en disant que ces inondations n'ont causé de dommages sérieux que depuis deux ou trois ans. En 1881, la ville de London éprouva des pertes très sensibles par suite de la crue des eaux ; en effet, on a estimé à $1,000,000 les dommages causés alors et l'on a dû déplorer la mort de quinze ou de seize personnes qui se sont noyées dans la circonstance dont je parle. Je mentionne ces faits, à seule fin de démontrer combien je partage les sentiments de l'honorable député qui a soumis cette question à la Chambre. En tant que cette matière intéresse le ministère des Travaux publics, elle présente de sérieuses difficultés. Sans doute, mon département doit maintenir la navigation de la Thames, mais l'à-propos de faire des dépenses considérables pour l'unique bénéfice de la population qui habite les rives de cette rivière, qui éprouve des pertes par suite de ces inondations, revêt une importance très sérieuse et pour le Gouvernement et pour la Chambre. Par tout le Canada, il y a un grand nombre de rivières où des faits pareils se produisent ; les propriétaires riverains éprouvent, par suite des inondations, tout autant de dommages que n'en cause cette crue annuelle des eaux de la Thames. Il y a à peine une semaine on me communiquait au département des Travaux publics, à propos de cas semblables, des réclamations comme je n'en avais jamais reçues encore.

Si je ne me trompe, la Chambre comprend parfaitement qu'il s'agit ici d'une question qui relève des gouvernements provinciaux. Ce sont ces derniers qui doivent réglementer le drainage et l'égouttement des eaux, et l'on reconnait généralement qu'on devrait imposer une légère taxe sur les immeubles qui se trouvent ainsi égouttés grâce aux travaux exécutés par les gouvernements. Cela n'est pas du domaine de cette Chambre mais relève entièrement des gouvernements provinciaux. Je puis ajouter que j'ai déjà reçu le rapport d'un ingénieur qui a étudié sérieusement toute cette question ; il me fera plaisir de déposer ce document et d'en discuter la matière avec l'honorable député, et si l'on croit qu'on doit poursuivre l'étude commencée, je n'ai pas d'objection à envoyer sur les lieux un autre ingénieur qui devra faire un rapport sur tous les détails qui sembleraient encore obscurs.

M. C. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable ministre dit qu'il n'a aucune objection à déposer sur le bureau de la Chambre tous les documents qui se rapportent à cette question, mais il déclare, en même temps, que le gouvernement fédéral ne peut rien faire dans cette circonstance. Quelles raisons invoque-t-il ? Il dit, d'abord, que cette question est du ressort des gouvernements des provinces, parceque celles-ci sont chargées des travaux d'égouttement ; il ajoute ensuite que cette entreprise coûterait très cher. Il me semble que ces raisons n'ont aucune valeur et que ces excuses ne sont pas même plausibles. L'honorable ministre ne sait-il pas qu'il y a quelques années, nous avons voté un crédit destiné au drainage de la rivière de la Nation, afin d'empêcher les inondations qui s'y produisaient, tout comme cela arrive pour la rivière Thames ? On a alors appelé l'attention de la Chambre sur le fait que ces travaux étaient destinés à l'égouttement plus facile des eaux mais le Gouvernement a fait adopter ce crédit, en représentant à la Chambre qu'une très grande étendue de terre se trouvait submergée à cause du pont de glace qui s'était formé, au bas de cette rivière. Pourquoi le Gouvernement ne ferait-il pas dans le cas qui nous occupe ce qu'il a accompli dans la circonstances que je viens de mentionner ? L'honorable député qui a soulevé cette question a demandé, à bon droit, au Gouvernement d'envoyer un navire brise-glace chaque printemps ; de cette façon, on préviendrait des inondations. Dans le bas du fleuve Saint-Laurent, il y a un navire brise-glace qui aide à la navigation. Qu'est-ce que qui empêcherait qu'il en fût ainsi dans la rivière Thames ? Cette dépense ne saurait être aussi considérable que l'estime l'honorable ministre, car la sphère dans laquelle devra évoluer ce navire n'est pas très grande, et le travail pourra s'exécuter en peu de temps. Je crois que l'honorable député mérite la reconnaissance de la population de ce district pour avoir soumis cette question à la Chambre. De son côté, le Gouvernement ne se montrerait pas à la hauteur des circonstances, s'il refusait à la population intéressée le remède aux maux dont elle souffre, remède dont il a fait bénificier—le fait est avéré—d'autres parties d'Ontario. Les riverains intéressés verraient encore leurs terres inondées.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Si l'honorable ministre veut consulter certains membres du cabinet qui sont des avocats, par exemple, le directeur général des Postes, il constatera que la Thames étant une rivière navigable, se trouve sous la dépendance du gouvernement fédéral et non pas du gouvernement provincial.

L'autre jour, l'un des principaux avocats de Chatham, M. Matthew Wilson, que l'honorable ministre doit connaître, sans doute, me disait qu'il y a quelques années, le conseil de ville de Chatham avait adopté un règlement ordonnant de fermer une demi-heure durant par jour, le midi, un pont qui traversait la rivière, afin de permettre aux ouvriers de se rendre plus vite chez eux, à l'heure du dîner. Le Gouvernement fédéral a refusé de permettre la mise en vigueur de ce règlement, sous le prétexte que la Thames étant une rivière navigable ; il ne pouvait souffrir ou permettre qu'on intervint, ainsi quand la navigation battait son plein. Le Gouvernement ayant donc assumé cette responsabilité et ayant empêché les citoyens de Chatham d'exercer les droits qu'ils prétendaient avoir sur ces eaux, peut difficilement, aujourd'hui, rejeter toute la responsabilité sur d'autres épaules.

Il y a une grande différence entre le drainage qui se fait d'après la loi d'Ontario pour empêcher l'inondation des terres, et les dommages causés par une rivière dont les eaux débordent. Il peut se faire qu'en nettoyant un peu le lit de la rivière à l'embouchure de cette dernière, on n'éprouve plus les inconvénients dont on se plaint.

M. HYMAN : La Thames est navigable depuis son embouchure jusqu'à Chatham, même un peu plus bas, peut-être, mais elle n'est pas navigable sur le reste de son parcours qui est d'environ 175 milles. A propos du navire brise-glace, je dois dire que je me suis efforcé, l'an dernier, d'en utiliser un, mais je n'ai pu me procurer à temps le navire désiré.

M. F. R. LALOR (Haldimand) : Je pourrais faire remarquer qu'un cas semblable se présente dans mon comté où les eaux de la Grande rivière ont inondé souvent les terres riveraines dont les propriétaires ont réussi, dans deux occasions, à obtenir des indemnités du gouvernement. Ce dernier crut qu'il valait mieux acquérir ces propriétés riveraines, afin de s'exempter de payer des indemnités aux cultivateurs riverains. Je ne blâme pas le Gouvernement d'avoir fait cela. Au contraire, je crois que ces gens-là avaient le droit d'obtenir une compensation pour les dommages causés par ces inondations, mais j'appelle l'attention de la Chambre sur ce fait pour démontrer que les cas sont tout à fait semblables et que le gouvernement ne ferait que suivre un précédent en payant les dommages causés par le débordement des eaux de la Thames. Si le gouvernement fédéral pouvait exercer son autorité dans un cas, on ne saurait lui nier ce même privilège dans ce cas-ci.

M. HYMAN : N'a-t-on pas prétendu que certains travaux exécutés dans la rivière par le gouvernement avaient été la cause de ces inondations ?

M. LALOR : Oui. Le gouvernement avait des ouvrages et des digues sur cette rivière et c'est ce qui a fait refouler l'eau et causé ces inondations. Je puis dire aussi qu'il y

a encore beaucoup de réclamations qui n'ont pas été réglées dans le cas des inondations de la Grande rivière. Tout le long de celle-ci, sur chaque rive, on trouve des petits ruisseaux qui se jettent dans cette rivière ; la digue construite à Dunnville a été la cause de ce débordement de la Grande rivière ; ces ruisseaux qui déversaient leurs eaux dans cette rivière, se sont élargis au point qu'on a dû y jeter des ponts d'une longueur assez considérable et d'un coût assez élevé. A maintes reprises, le conseil du comté a signalé ce fait à l'attention du gouvernement ; il a insisté auprès de ce dernier pour qu'il prît à sa charge les ponts en question et pour qu'il aidât à acquitter les dépenses que leur entretien imposait au comté d'Haldimand. Une délégation importante, composée des représentants du conseil de ce comté, s'est rendue auprès de l'honorable ministre et lui a demandé que le gouvernement contribuât à défrayer les dépenses de construction et d'entretien des ponts considérables qu'il fallait jeter sur ces ruisseaux, par suite de la construction de la digue de Dunnville. Il est probable que plus tard, j'appellerai de nouveau l'attention du Gouvernement sur cette question, mais en attendant, j'espère que l'honorable ministre étudiera sérieusement le cas que lui a soumis la délégation qu'il a reçue l'an dernier.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Mon honorable ami de Chatham mérite des félicitations pour la façon habile avec laquelle il a soumis cette question à la Chambre. Je suis convaincu que l'honorable ministre des Travaux publics comprend parfaitement l'importance du sujet qui fait l'objet de ce débat. Il a admis en toute sincérité que depuis Chatham jusqu'au lac Saint-Clair, la rivière est navigable et se trouve, par suite, sous la dépendance de son département et que c'est là qu'il faut faire du dragage. Ces travaux de curage sont nécessaires à l'embouchure de cette rivière, et je ne puis concevoir de raison qui excuserait le Gouvernement de ne pas venir en aide à la population dont les réclamations ont été si habilement expliquées à la Chambre par l'honorable député de Chatham. J'ai visité ce district qui embrasse une partie de mon comté, et je puis accentuer les remarques faites par mon honorable ami sur les dommages causés à cette partie du pays et qui vont toujours en augmentant. Chaque année, la population riveraine éprouve de grandes pertes par suite du débordement de cette rivière, et lorsque nous discuterons les dépenses considérables que nous faisons pour l'amélioration de la navigation des rivières d'Ontario, je suis certain que l'honorable ministre constatera qu'il doit faire quelque chose pour les citoyens de Chatham. On exécute des travaux nombreux dans les provinces de l'Est pour protéger les populations riveraines. Dans mon propre comté, dans la rivière au Sable, le gouvernement a dépensé de $20,000 à $30,000 en travaux de dragage à l'embouchure de cette rivière dans le but de permettre aux vaisseaux de se rendre jusqu'à cette petite ville. Je crois que cette dépense est excusable et que l'honorable ministre aurait parfaitement raison de consacrer un montant considérable pour ouvrir à la navigation la rivière Thames.

M. CLEMENTS : L'honorable ministre reconnaîtra avec moi que dans le district en question, nous avons des hommes éminents dont l'opinion sur de semblables questions aurait un grand poids dans tout le Dominion. Des hommes qui se livrent à l'industrie du drainage dans ce district ont publié de nombreuses correspondances dans les journaux ; l'honorable ministre sait lui-même que les habitants de cette région ont été les premiers à faire du drainage dans la province d'Ontario. Ces hommes importants ont proposé différents moyens pour résoudre la difficulté dont nous avons parlé. Mais la très grande majorité—neuf sur dix—s'accorde à dire qu'il faudra construire un barrage dans le lac Erié ou à un autre endroit. Quant à moi, je pense que si le gouvernement voulait creuser une coupe sur toute la largeur de la rivière et la prolonger jusqu'à l'eau profonde, c'est-à-dire jusqu'au lac Saint-Clair, cela résoudrait en partie ce problème. Mais je suis certain que cela ne mettra pas fin aux difficultés dont on se plaint. Je ne demande pas qu'on fasse du drainage, je veux simplement que le gouvernement fédéral s'occupe d'une rivière qui se trouve sous sa dépendance complète, et qu'il recherche les moyens de prévenir les inondations dont nous avons parlé.

(La motion est adoptée.)

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Le rapport du ministère de l'Intérieur—(déposé par l'honorable M. Paterson.)

(La Chambre suspend sa séance à six heures.)

## Reprise de la Séance.

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

## 2e LECTURE.

### 2e LECTURE DE DIVERSES PROPOSITIONS DE LOI D'INTERET PRIVE.

Bill (n° 41) concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver-Westminster-Yukon.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Buffalo-Niagara-Toronto.—M. Gorman.)

Bill (n° 43) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer "Brandon Transfer."—(M. Sifton.)

Bill (n° 44) concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston-Pembroke.—(M. Hall.)

Bill (n° 46) concernant la compagnie du canal Saint-Clair-Erié.—(M. Tisdale.)

Bill (n° 45) concernant un brevet de la compagnie dite "The Anderson Puffed Rice Company."—(M. Hall.)

## 3e LECTURE

Du bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 sur les chemins de fer.—(M. Lancaster.)

## LOI DE 1903 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER—AMENDEMENT.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) propose la 2e lecture du bill (n° 9) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, le premier article de cette proposition de loi se rapporte aux compagnies de messagerie. Je croyais que le Gouvernement dans le projet qu'il nous a soumis cette après-midi, relativement à la loi concernant les chemins de fer, auraient adopté le principe de la réglementation des compagnies de messagerie par l'Etat.

A différentes reprises, ici même, j'ai fait remarquer que ces compagnies forment une partie intégrante des chemins de fer ; qu'elles sont sous le dépendance réelle de ces derniers ; qu'elles transportent des marchandises ; qu'elles développent leurs moyens de service et qu'un grand nombre d'industries dépendent, quant à leur réussite, des tarifs raisonnables que leur imposeraient ces compagnies. Il me semble qu'on ne peut obtenir ce tarif raisonnable, si on ne place pas ces compagnies sous la direction de la commission des chemins de fer. A ce propos, j'appellerai l'attention de la Chambre sur une entrevue à laquelle font allusion plusieurs journaux libéraux, et qu'aurait accordée sir Thomas Shaughnessy, à New-York, l'autre jour, sur la valeur de la commission canadienne des chemins de fer. Sir Thomas dit que les compagnies de chemins de fer ont constaté qu'il leur était avantageux de relever de cette commission; s'il est bon que les compagnies de chemins de fer dépendent de cette commission en ce qui regarde le tarif de transport de ces marchandises, il est également avantageux de compter sur cette commission, lorsqu'il s'agit du tarif actuellement exigé du public par les messageries. A l'heure qu'il est, les horticulteurs fruitiers du Canada sont à la merci de ces compagnies, s'ils veulent atteindre le marché où ils peuvent écouler leurs produits ; si les prix de transport sont très élevés, la sphère d'opération de ces producteurs se trouve limitée, mais d'autre part, si ce tarif est réglementé et maintenu dans des limites raisonnables, ces industriels peuvent étendre la sphère de leurs opérations. Si je ne me trompe, aujourd'hui même une députation est en route pour Ottawa ; elle vient demander au Gouvernement de comprendre les compagnies de messagerie dans les dispositions de la loi concernant les chemins de fer. Je n'ai jamais entendu invoquer une seule raison démontrant que ces compagnies de devraient pas être soumises à cette loi.

J'ai bien entendu l'honorable ministre de la Justice dans son rôle d'apologiste des corporations et des compagnies, déclarer qu'on ne pouvait atteindre ces compagnies—et d'autres députés ont invoqué le même argument—qu'elles expédient, soit par chemin de fer, soit par bateau, les articles qui leur sont confiés. Cela peut être vrai, mais un Parlement qui doit compter sur l'opinion d'avocats éminents et qui a un ministre des chemins de fer, devrait pouvoir rédiger la loi de façon à ce que le tarif de ces compagnies soient réglementées par la commission des chemins de fer.

Toutes les chambres de commerce du pays ont demandé cela ; il en a été ainsi des cultivateurs, lors de leurs grandes conventions, et, ainsi que je viens de le dire, on n'a jamais invoqué une raison qui, d'après moi, aurait pu démontrer qu'il était impossible de réglementer ce tarif des messageries. Jamais le public n'a partagé une opinion contraire à celle que j'exprime. Sans doute, les compagnies de chemins de fer ont prétendu que le service des messageries ne dépendait pas d'elles, que ces compagnies étaient les sociétés particulières auxquelles elles n'avaient rien à voir. Pourtant, il y a un an ou deux, j'ai pu citer du rapport même du C. P. R. une partie où il était question de la compagnie Dominion. Dans ce rapport adressé aux actionnaires du Pacifique-Canadien, on parlait de la compagnie de messagerie Dominion, comme de "votre exploitation." Les directeurs admettaient donc que ces messageries étaient exploitées par le C. P. R., de même que la compagnie canadienne de messagerie appartient absolument au Grand-Tronc. Ces compagnies voient tous les jours se développer le volume de leurs opérations. Les trains rapides ont jusqu'à trois, six wagons à la disposition des messageries, et tout cela se fait sans réglementation aucune ; ces compagnies peuvent exiger les taux qu'il leur plaît d'imposer. Il y a plus ; non seulement elles surchargent leurs clients, mais elles sont toutes puissantes à Ottawa, auprès du Gouvernement qu'elles empêchent de rendre plus facile la distribution des colis postaux.

Dernièrement encore, nous avions à la direction du ministère des Postes, un homme qui croyait à la nécessité de propager le système de la distribution des colis par la poste ; il y a, aux Etats-Unis, aujourd'hui, des gens qui réclament la même réforme, et il s'en trouve aussi en Angleterre. Aux Etats-Unis, comme au Canada, ce sont les compagnies de messageries qui s'élèvent plus fortement contre cette réforme ; elles ont leur centre d'organisation et d'influence

à Washington, de même que nos compagnies ont leurs coudées franches ici.

L'honorable ministre de la Justice nous a dit, cet après-midi, que le plus haut tribunal que nous avions dans ce pays était la commission des chemins de fer et que celle-ci accomplissait une œuvre utile. En serait-il ainsi que je dirais que son importance se trouvera amoindrie, tant qu'elle n'aura pas la haute main sur les messageries. Il incombe à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) de nous dire la raison pour laquelle il n'a pas soumis ces compagnies à la juridiction de la commission des chemins de fer dans le projet de loi qu'il a soumis à la Chambre, cet après-midi. Si je ne me trompe, un de nos collègues prépare une proposition de loi qu'il présentera plus tard. Ce bill se rapportera à cette question même. L'honorable député dont je viens de parler a étudié sérieusement la loi concernant les chemins de fer, et il a rédigé son bill de façon à prévenir les difficultés qui pourraient surgir plus tard. Je conçois d'avance quelles seront ces difficultés, mais ce que je me propose, ce soir, c'est d'insérer dans la loi concernant les chemins de fer, telle qu'elle existe aujourd'hui, le principe que je prône. Quand ce principe sera admis, nous pourrons discuter cette proposition de loi en comité, et si nous constatons que ce bill vient en conflit avec la loi actuelle, nous pourrons remédier à cet état de choses. Je crois que c'est là la meilleure manière de disposer d'une proposition de loi de ce genre. Toutefois, j'appuierai avec joie le bill proposé par l'honorable député et qui est destiné à atteindre le même but ; si cette dernière proposition de loi fait disparaître toutes les difficultés, tant mieux, mais le bill que je présente a pour but de faire reconnaître par la loi le principe de l'autorité que devra exercer la commission des chemins de fer sur les compagnies de messageries de même que sur les compagnies de voies ferrées.

Je veux conserver dans ma proposition de loi le deuxième article, tant que le bill ne sera pas discuté en comité, et cela malgré que le Gouvernement ait, cet après-midi, présenté un autre projet de loi qui se rapporte au sujet mentionné dans cet article. Le Gouvernement a enfin reconnu que les compagnies de téléphone indépendantes peuvent installer leurs appareils dans les gare de chemins de fer du pays.

Depuis nombre de sessions, j'avais insisté sur l'opportunité de cette réforme, je revenais à la charge, tous les ans, par une proposition de loi que je présentais. Celle-ci fut attaquée, dénoncée, tournée en ridicule; on prétendait ni plus ni moins que c'était une attaque contre des droits acquis. Mais enfin le principe est admis et le Gouvernement assume la responsabilité d'accorder cet avantage aux compagnies de téléphone indépendantes. Voilà du moins un pas fait en avant dans cette législation.

M. W. E. MACLEAN.

Monsieur l'Orateur, le troisième argument que j'invoque se rapporte au tarif de transport des voyageurs, dans ce pays. Bientôt, je l'espère, cette disposition fera partie de nos statuts. Les membres de la droite et certains de mes collègues de la gauche peuvent ridiculiser cette idée, mais celle-ci n'en fait pas moins son chemin aux Etats-Unis où l'on réclame un tarif n'excédant pas deux cents par mille pour le transport des voyageurs. On nous dit qu'en établissant la commission des chemins de fer, on a laissé à celle-ci la tâche de réglementer le tarif de transport des voyageurs. Voilà ce qui ne s'est jamais fait dans aucune partie du monde. Le tarif maximum pour le transport des voyageurs est fixé par le Parlement. Ce sont les législatures, soit en Europe, soit en Amérique, qui établissent ces taux. L'autre jour, dans l'état de l'Ohio, si prospère et si grand, la législature a adopté un projet de loi fixant à deux cents par mille le taux de transport d'un voyageur. Cette proposition fut votée par les deux Chambres de la législature, sans discussion aucune, en un clin d'œil. Dans l'Indiana, dans l'Ohio, dans l'Illinois et dans la Pennsylvanie et dans presque tous les Etats-Unis, chaque fois qu'il s'agit de chemin de fer au parlement de chacun de ces états, la question la plus importante soumise aux législatures est celle de la réglementation du tarif de transport des voyageurs et dans certains de ces états, on considère que deux cents par mille est le tarif maximum qu'on puisse exiger. Quelques compagnies de chemins de fer ont eu la sagesse et le bon sens d'accepter ce principe et de le mettre en pratique avant que les législatures les eussent forcées de le faire. Ainsi le Boston and Maine, dont l'importance ne saurait être niée, n'a pas attendu une législation l'obligeant à n'exiger que deux cents par mille pour le transport des voyageurs ; sur toutes les lignes qui se relient à ce réseau et qui traversent l'état de New-York, le Connecticut, le Massachusetts et pour ainsi dire toute la Nouvelle-Angleterre, le même tarif est en vigueur. Quand cette idée de réduire à deux cents par mille le taux de transport des voyageurs fut soumise à la Chambre, elle provoqua un éclat de rire général ; aujourd'hui, je puis dire à ceux qui ne voulaient pas de cette réforme parce qu'ils prétendaient qu'elle n'était pas avantageuse pour le peuple ni pour les compagnies des chemins de fer, qu'elle peut rapporter des avantages à chacune des parties en cause. Les chemins de fer feront plus d'argent et les voyageurs paieront moins cher. Aujourd'hui on paie plus de deux cents par mille sur les chemins de fer.

Prenons par exemple le chemin de fer Canadien du Pacifique auquel le pays a accordé des subventions aussi généreuses en terres et en argent. Cette voie ferrée rapporte aux actionnaires six pour cent de dividende et la compagnie pourrait payer jus-

qu'à huit pour cent de dividende, puisque ses actions de $100 sont cotées à $170. Elle travaille à étendre son réseau dans toutes les directions. L'été dernier, j'ai voyagé sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique et j'ai vu ses trains rapides bondés de passagers, comme ils le sont aujourd'hui. Et il en est ainsi, d'une extrémité à l'autre de cette ligne; pourtant cette compagnie exige des voyageurs qui se rendent à certains points du Nord-Ouest, quatre cents par mille.

M. MACPHERSON : On peut acheter un billet de Montréal à Vancouver *via* le chemin de fer Canadien du Pacifique, soit une distance d'environ 3,000 milles pour $48 ce qui réduit à un cent et demi par mille le taux de transport des voyageurs.

M. W. F. MACLEAN : Je sais cela et je n'ignore pas que d'autres voyageurs sont obligés de payer quatre cents par mille. Le public ne se préoccupe pas des billets de voyage circulaires à itinéraires facultatifs, il veut obtenir le tarif de transport le moins élevé.

M. MACPHERSON : Ce tarif n'est-il pas déjà assez abaissé ?

M. W. F. MACLEAN : Je ne dis pas le contraire mais j'espère que l'honorable député n'entend pas défendre ce tarif de quatre cents par mille.

M. MACPHERSON : Non, je veux simplement signaler à l'attention de l'honorable député le fait qu'il existe un tarif qui est moins élevé que trois cents par mille. Il sera assez aimable pour admettre cela.

M. W. F. MACLEAN : Mon honorable ami a raison sur ce point. Mais on ne devra pas permettre aux compagnies de chemins de fer d'exiger plus que deux cents par mille dans tous les cas. Prenons par exemple cette grande province d'Ontario où je demeure et où les chemins de fer ont une surabondance de marchandises à transporter ; les compagnies chargent entre Montréal et Toronto, trois cents et un tiers pour le transport des voyageurs, tandis qu'au Manitoba, grâce à la législaion adoptée par le gouvernement de cette province, elles ne peuvent exiger plus que trois cents par mille. Dans Ontario, on exige trois cents et un tiers par mille, dans l'Ouest, le chemin de fer Canadien du Pacifique élève son tarif jusqu'à quatre cents par mille, tandis que dans la province de Québec les voyageurs sont obligés de payer de trois à quatre cents par mille et cet état de choses se continuera tant que le Parlement ne fera pas son devoir sur cette question. Au Michigan, la législature a réglé ce problème ; elle a abaissé le tarif de transport et les compagnies de chemins de fer ont dû se soumettre à ces décisions. J'ai déjà dit que ces grandes compagnies de chemins de fer dont les lignes traversent les provinces d'Ontario et de Québec, qui transportent des marchandises de Boston et de New York à Chicago, et à l'Ouest ne réclament pour le transport des voyageurs qu'elles recueillent aux Etats-Unis que deux cents et moins de deux cents par mille, alors qu'elles imposent aux voyageurs canadiens trois cents et même trois cents et un tiers par mille. Le Parlement du Canada doit-il permettre qu'on traite ainsi les habitants du pays ? Je me demande si cette question sera jamais discutée et résolue par la commission des chemins de fer. J'en doute, car cette commission ne peut régler cette question ; elle ne voudra pas assumer cette responsabilité.

Il appartient donc au Parlement de réglementer le tarif de transport des voyageurs. Le volume d'affaires développé par les compagnies de chemins de fer démontre à l'évidence l'inanité de l'argument qu'on pourrait invoquer en disant que ces voies ferrées aident à la colonisation de nouveaux districts. Même dans les cantons nouvellement établis, les compagnies de chemins de fer ne peuvent suffire au transport des passagers et des marchandises. C'est ainsi que la nouvelle voie ferrée, construite par le gouvernement d'Ontario ne peut satisfaire les exigences des expéditeurs ou du public voyageur. Toutes ces compagnies réalisent des bénéfices considérables ; elles devraient, par contre, faire certaines concessions au public. Le seul chemin de fer qui a augmenté son tarif de transport, c'est je le dis avec regret, l'Intercolonial. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a déclaré ici même qu'on avait dû augmenter le tarif. Le tarif de transport de l'Intercolonial était de deux cents par mille. Ce taux peut être encore exigé, mais il est bien limité dans la pratique.

M. EMMERSON : Ce taux de deux cents par mille, était, en vérité, trop peu élevé.

M. W. F. MACLEAN : Pourtant, il aurait dû rapporter des bénéfices sensibles à ce chemin de fer. J'aimerais avant tout à voir tenter cette épreuve sur l'Intercolonial, car je suis convaincu que le résultat me donnerait raison. La province d'Ontario aujourd'hui établit un tarif maximum de deux cents par mille pour les voyageurs transportés par les tramways dans cette province ; en cela, elle ne fait que suivre l'exemple que lui ont donné les Etats-Unis.

Dans la république voisine, il y a des compagnies qui n'exigent qu'un cent par mille et qui réalisent cependant des bénéfices considérables. Partout où l'on a abaissé le tarif de transport, le résultat a été avantageux et aux compagnies et aux public voyageur. A maintes reprises, j'ai cité ces faits à la Chambre et je n'ai pas l'intention de m'appesantir sur ces détails. J'espère qu'aujourd'hui le Parlement admettra le principe que la commission des chemins de fer doit fixer elle-même le tarif de transport que peuvent exiger les compagnies de messagerie, et que nous adop-

terons une loi fixant à deux cents par mille le maximum du taux de transport que pourra exiger chaque chemin de fer du pays. Je propose que ce bill soit lu une deuxième fois.

M. EMMERSON : C'est une tâche toujours agréable d'avoir à discuter quelques uns des sujets soulevés ici par mon honorable ami (M. Maclean), parcequ'il sait les présenter d'une façon tout-à-fait nouvelle, sinon bien définie.

M. W. F. MACLEAN : Et c'est un gouvernement qui n'a pas de boussole qui adopte ensuite mes idées.

M. EMMERSON : L'honorable député a soumis à la Chambre l'ancienne question des taux de transport exigés par les compagnies de messagerie, mais souvent ceux qui ne craignent pas la responsabilité de légiférer peuvent trouver le champ libre, quand d'autres comprennent leur position. La question présente cependant des difficultés. A chaque session, l'honorable député a soulevé cette question, sans pouvoir suggérer le remède au mal dont il se plaint. D'abord, il faut bien remarquer que les compagnies de messagerie ne se trouvent pas sur le même pied que les compagnies de chemins de fer. Le Parlement ayant accordé des subventions aux compagnies de chemins de fer, est censé exercer une certaine autorité sur ces dernières.

Cet argument ne saurait s'appliquer aux compagnies de messagerie. Une compagnie de messagerie est un corps établi par la loi et qu'elle soit ou non sous la dépendance d'un chemin de fer, elle a pour but de transporter des marchandises d'après des méthodes adoptées par elle. Ces compagnies recueillent dans leurs wagons ou dans leurs voitures de charge des marchandises qui doivent être transportées, soit par chemin de fer, soit par bateau à des endroits déterminés. Elles recherchent surtout un transport des plus expéditifs et qui leur coûtent le moins cher possible. Mais le soin qu'elles doivent prendre des articles qui leur sont confiés ne s'arrêtent pas à la gare du chemin de fer, puisqu'elles sont obligées de livrer ces marchandises au bureau d'affaires ou à la résidence du consignataire.

M. I. D. REID : Les compagnies de chemins de fer font la même chose.

M. EMMERSON : Oui, dans certains centres, tels que Montréal.

M. W. F. MACLEAN : Mais elles le font.

M. EMMERSON : Oui, dans des circonstances spéciales.

M. W. F. MACLEAN : Ce n'est donc plus une objection.

M. EMMERSON : Quand il s'agit de marchandises transportées par les chemins de fer, la commission des chemins de fer peut prendre une décision quant à l'établissement d'un tarif raisonnable, mais, dans le cas des messageries, les marchandises transportées par chemin de fer à certains centres de l'ouest, par exemple, sont embarquées dans une charrette ou dans la voiture du courrier qui les dépose chez le cultivateur ou le colon à qui elles sont adressées. Il serait bien difficile de déterminer le tarif qu'il faudrait imposer dans ces cas-là.

M. SPROULE : Le ministre affirme que c'est la pratique en vogue chez les messageries ?

M. EMMERSON : Je l'affirme, c'est la coutume universellement adoptée.

M. SPROULE : Le ministre est mal renseigné, car je suis au courant de la coutume en vogue dans la contrée que j'habite, et les messageries ne délivrent de marchandises ni n'en récoltent. Ces marchandises sont transportées à la gare du chemin de fer et présentées au bureau, puis lorsqu'il arrive des marchandises par l'express, elles viennent à la gare et force nous est de les aller quérir vous-même.

M. EMMERSON : Je ne sais précisement où demeure l'honorable député (M. Sproule); mais c'est la coutume en vogue au Canada ainsi que dans l'Ouest, et c'est la pratique universelle aux Etats-Unis.

M. SPROULE : Que le ministre me permette de lui dire. . .

M. EMMERSON : L'honorable député voudrait-il bien attendre que j'aie terminé mon observation ?

M. SPROULE : Que le ministre me permette seulement de lui dire. . .

M. EMMERSON : Non, monsieur l'Orateur.

M. SPROULE : Je demeure sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, et aujourd'hui. . .

Des VOIX : A l'ordre!

M. FOSTER : L'honorable député devrait au moins avoir le privilège de nous faire connaître son domicile.

M. EMMERSON : Je n'ai nullement l'intention de révoquer en doute le lieu de résidence de l'honorable député (M. Sproule) ni d'affirmer qu'il n'a pas de domicile soit dans la province d'Ontario soit dans quelque autre partie du pays ; mais ce que je révoque en doute, c'est le renseignement qu'il nous donne au sujet de la coutume en vogue parmi les messageries.

M. FOSTER : J'ai demeuré dans l'Est sur le parcours de l'Intercolonial, et l'affirmation du ministre, je l'avoue, a tout le mérite de la nouveauté pour moi.

M. BENNETT : C'est du neuf pour tout le monde ici.

M. FOSTER : La coutume a dû se modifier, depuis mon séjour dans cette contrée, il y a deux ou trois ans. Les messageries n'ont jamais fait de recherches pour me délivrer de marchandises. Force m'a bien été de me rendre à la gare et de réclamer moi-même mes colis.

M. EMMERSON : Sans doute, mais je ferai observer à l'honorable député (M. Foster) que lorsqu'il avait son domicile au Nouveau-Brunswick, il passait tout son temps à Ottawa.

M. FOSTER : Sérieusement, la coutume que vous prêtez aux messageries n'est certainement pas celle en vogue parmi les messageries de l'Est.

M. SPROULE : Ni parmi celles de l'Ouest.

M. EMMERSON : Que les honorables députés opposent leur dénégation à mon assertion, si bon leur semble ; il n'en est pas moins vrai que je tiens mon renseignement d'un député qui fait autorité par la grande expérience qu'il a acquise en pareille matière, et je sais positivement que mon assertion est parfaitement fondée, relativement aux villes de l'Est. Je ne veux nullement révoquer en doute l'expérience des honorables députés ; mais je me base ici sur une connaissance des faits qui m'a conduit à certaines conclusions touchant la difficulté d'appliquer la règle à ces compagnies.

On en conviendra, les compagnies de chemins de fer transportent leurs marchandises d'un point de la voie à un autre ou à un chemin de fer de raccordement. Les messageries ne se reposent pas sur leurs propres moyens de transport, mais sont dépendantes d'autres compagnies ; lignes de chemins de fer, lignes de steamships, diligences, courriers de la poste, dans différentes parties du pays. Je n'affirme nullement qu'il ne serait pas souhaitable d'assurer la réglementation des tarifs établis par les messageries, mais voici ce que j'affirme : c'est que les raisons qui militent en faveur de la réglementaion des chemins de fer par le Parlement fédéral ne s'appliquent pas à ces messageries ; car ces compagnies n'ont pas reçu de subventions et en outre, lorsqu'il s'agit de légiférer en pareille matière, il surgit des difficultés qui ne se présentent pas en matière de législation de chemin de fer.

Les méthodes de transport subissent chaque jour de nouvelles modifications. L'auteur de ce projet de loi affirme que jadis il a présenté des avis qui portent fruit aujourd'hui. L'arbre qui porte des fruits aujourd'hui n'était peut-être pas arbre fruitier, il y a quelques années. Au cours de l'évolution, les changements qui s'effectuent de temps à autre facilitent aujourd'hui l'application de certaines choses jadis déclarées impraticables, dans les conditions qui régnaient alors. Au sujet du prix du transport des voyageurs, on en convient, on ne saurait arbitrairement appliquer une règle uniforme dans une partie du pays à une population disséminée et une contrée à population dense. L'honorable député nous cite des centres populeux où il se fait un grand trafic de voyageurs. En pareilles circonstances un prix, très bas, pour le transport des voyageurs serait applicable ; mais l'honorable député qui vient de l'Est s'accordera à dire avec moi que, dans les provinces de l'Est, il se trouve à peine un chemin de fer dont les recettes soient rémunératrices du capital—et pourquoi ? Parce qu'ils desservent des contrées à population disséminées et le volume de leurs transports de marchandises et de voyageurs n'est pas suffisant pour autoriser le Parlement à fixer arbitrairement une faible taxe pour ces lignes, parce que certaine taxe serait applicable entre Toronto et Montréal. Par suite des faibles taxes exigées par les compagnies sur les lignes auxiliaires dans l'Est, l'exploitation n'en est pas lucrative ; en fait, quelquefois, leurs recettes sont insuffisantes pour faire face à leurs dépenses. Il y a ici un axiome parfaitement reconnu ; c'est que le trafic détermine la taxe. C'est en vain qu'on cite les exemples de l'Ohio et du Massachusetts. On le sait, sur le réseau du Boston-Maine, le volume des transports effectués est si énorme et les recettes encaissées si fortes que la compagnie est forcée, je ne dirai pas de gaspiller son argent, mais de l'appliquer à des travaux d'amélioration de nature permanente ; car la loi du Massachusetts, qui régit les chartes de ce réseau, veut que, lorsque les dividendes atteignent le chiffre de 10 pour 100, l'excédent soit versé au trésor de l'Etat. Qu'en résulte-t-il? Le voici : bien que la capacité productive du réseau, en dépit de tout, ait dépassé la limite de 10 pour 100 sur le parcours de toutes ses lignes, la compagnie construit des remblais ou talus en pierre et en béton ainsi que des gares, afin que l'excédent des profits n'atteigne pas le chiffre de 10 pour 100 de dividende.

Personne ne prétendra, pas même le député d'York, que cet exemple doive nous servir de règle. Cette compagnie n'a pas eu besoin de la loi pour réglementer le trafic; ce sont les conditions même du trafic qui lui ont servi de loi. Cela s'applique également à l'Ohio. Tous ceux qui connaissent les progrès réalisés par ce pays, l'accroissement de la population et l'essor imprimé à ses industries manufacturières le savent parfaitement : les compagnies de chemins de fer, en certaines circonstances, auraient pu être obligées d'établir un prix de transport ne dépassant pas deux centins le mille. On n'a pas estimé que cela fût nécessaire, et les compagnies de chemins de fer ont été en mesure d'abaisser la taxe, et cela volontairement, sans y être forcées par l'autorité législative.

M. W. F. MACLEAN : Je ferai observer au ministre que j'ai sous les yeux l'état dressé par les autorités des réseau de la Pennsylvanie, à l'ouest de Pittsburg, relativement à la proposition tendant à fixer un prix maximum de deux centins le mille, pour le transport des voyageurs, taux que les compagnies de chemins de fer peuvent exiger dans l'état de l'Ohio. Voici l'exposé complet de la question présenté par l'avocat même des compagnies. Elles ne consentirent à y sourcrire que lorsqu'elles s'y virent obligées. Ainsi toute l'argumentation du ministre croule par la base.

M. EMMERSON : L'honorable député affirme que la loi fut voté. L'autorité législative reconnut que la situation s'était modifiée et qu'il importait d'abaisser le prix du transport des voyageurs. Mais il n'est pas un seul homme tant soit peu au courant de la situation de nos voies ferrées au Canada qui affirme que, en dehors d'une certaine zone, il y ait une puissance productive de recettes suffisante pour autoriser à prendre les voies ferrées sous sa direction et les forcer à abaisser leurs prix. Il est vrai qu'en raison de l'énorme concession de terres qu'elle a obtenue et des fortes subventions en argent qu'on lui a accordées, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est dans une situation telle qu'on pourrait, sans injustice, rogner sa puissance productive et la forcer de réformer son tarif. Mais l'on compte, au Canada, tant d'autres compagnies de chemins de fer qui ne sont point en pareille situation qu'il y aurait lieu d'hésiter et de bien mûrement réfléchir, à mon avis, avant de les contraindre d'une façon arbitraire à réformer leurs tarifs. Je ne suis nullement hostile, en principe, même à la réglementation des messageries, bien qu'il y ait, à mon avis, nombre d'arguments qui militent contre pareille réforme, dans les circonstances actuelles. Il est fâcheux que l'honorable député prétende que parce qu'on ne saurait se rallier à son avis, soit sur le moment favorable à la réalisation d'une réforme, soit sur cette réforme même, on subit fatalement l'influence de quelque corporation. Pareilles accusations, pareilles insinuations sont indignes de la cause dont il cherche à se faire ici le champion. On ne saurait soutenir, à bon droit, que j'entretienne des relations intimes avec des compagnies de chemins de fer et autres sociétés, puisque la situation que j'occupe à l'égard du réseau de l'Etat militerait, à coup sûr, contre la tendance qui me pourrait porter à favoriser invariablement telle ou telle compagnie. Les observations de l'honorable député s'appliquent, du reste, à tout député qui peut s'aviser de différer d'avis avec lui ; et pour mon propre compte, je tiens le Parlement en trop haute estime pour supposer que les députés obéissent à des motifs inavouables, comme ceux que ce monsieur attribue à ceux qui ne sauraient se ranger à son sentiment.



M. T. S. SPROULE (Grey-Eest) : Je désire dire quelques mots au sujet de l'argumentation du ministre des Chemins de fer et des Canaux, si toutefois on peut décorer de ce vocable les observations qu'il a formulées. Mais avant d'aborder la question, je veux faire une courte observation au sujet de l'exactitude d'une des affirmations que j'ai faites ici même. Si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, le ministre a affirmé que la pratique universellement en vogue parmi les messageries est de récolter et de délivrer leurs marchandises. Eh bien, je me suis permis de ne pas me ranger à cet avis, et j'ai fait allusion à la coutume que je sais, de science certaine, régner dans la partie du pays que j'habite. Là les messageries ne récoltent ni ne délivrent leurs marchandises. Dans sa réponse à cette affirmation, le ministre a révoqué en doute ma science, mon expérience et a poussé la curiosité jusqu'à s'informer du lieu de ma résidence. Je lui ai dit que la contrée que j'habite est un important tributaire du chemin de fer du Pacifique. Le ministre n'a pas voulu me permettre de l'interrompre pour lui donner mes renseignements et il a paru fort soucieux de se documenter. Eh ! bien, parlant ici de science certaine, avec tout autant d'autorité et de certitude que le ministre lui-même—car pendant nombre d'années je me suis occupé du transport de marchandises des messageries, dans une certaine localité—j'affirme positivement que, sauf certaines villes et certains villages faisant exception, ce n'était la coutume des messageries ni d'enlever ni de livrer les marchandises à domicile. Je le sais aussi, jadis, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, dans les endroits dont je parle, c'était des compagnies d'intérêt privé qui faisaient le trafic des marchandises ; mais la situation s'est modifiée : les compagnies ont été forcées d'abandonner l'exploitation de cette industrie ; la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a accaparé le trafic des messageries et elle a toujours fait ce service depuis cette époque.

Sans doute, dans certaines villes populeuses, les messageries font la livraison, mais dans la plupart des localités de moindre importance, elles n'enlèvent ni ne livrent les marchandises. Donc, lorsque le ministre nous parle de l'universelle coutume suivie par les messageries, qui différencie leur industrie de celle des transports des marchandises par chemin de fer et autorise le Gouvernement à refuser de soumettre ces compagnies à la juridiction de la commission des chemins de fer, j'affirme que c'est là un argument qui ne tient pas debout, et que cet échafaudage croule par la base. Non, la coutume n'est pas universelle. Ce n'est pas même la coutume ordinaire. Les marchandises s'accumuleront aux messageries et les destinataires ne le sauraient peut-être jamais, à moins de s'aviser d'envoyer quelqu'un aux renseigne-

ments. Je parle ici de science certaine et je donne les résultats de mes propres observations. J'invoque le témoignage de mes collègues ; je m'adresse à ceux qui appartiennent au monde commercial, et chaque jour nouent des rapports d'affaires avec les messageries et les compagnies de chemins de fer ; je leur demande si mes affirmations ne sont pas réellement conformes à la vérité des faits. Dans certaines villes populeuses, les messageries enlèvent et livrent les colis, mais dans la plupart des localités de moindre importance, elles ne le font pas.

M. FINLAY : Pardon ; mais je veux vous poser une question ? J'habite un village de 1.200 habitants, et je dois dire, pour l'édification de mon honorable collègue, que là les messageries délivrent et récoltent nos marchandises.

M. SPROULE : Que vise cette question ?

M. FINLAY : Les messageries. Votre assertion est erronée. Je consens à parier $50 avec vous, et en adressant une dépêche au siège d'affaires de la compagnie, nous saurons à quoi nous en tenir à cet égard.

M. SPROULE : Affirmez-vous que mon assertion est erronée ?

M. FINLAY : Certainement.

M. SPROULE : Je m'abstiens d'appliquer à mon honorable collègue le vocable qui me vient à la pensée, de peur de violer l'étiquette parlementaire. Si l'honorable député est marchand et qu'il se serve des messageries ou des chemins de fer pour le transport de ses marchandises, je dois lui dire que ses connaissances sont fort bornées.

M. FINLAY : Je suis industriel, et au cours d'une semaine j'expédie plus de marchandises par voie ferrée que vous n'en expédiez au cours de toute une année. Tous les jours j'expédie mes produits par voie des messageries qui, invariablement, opère l'enlèvement des colis.

M. SPROULE : Cela se peut, mais ce fait n'est nullement la réfutation de ma thèse. Je parle de science certaine, et il s'agit de faits que j'ai observés depuis nombre d'années ; sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique, entre Toronto et Owen-Sound, dans une foule de villages situés sur cette route, les messageries ne livrent ni n'enlèvent les marchandises. Si mon honorable collègue nie le fait, il ignore le premier mot de la question. Le ministre des Chemins de fer affirme que c'est la coutume universelle dans l'Est. Mes observations portent sur la coutume en vogue, non pas dans les provinces de l'Est mais bien dans celles de l'Ouest ; car j'ai assez utilisé et les chemins de fer et les messageries pour savoir à quoi m'en tenir sur la question. Les compagnies de chemins de fer, au dire du ministre, refusent d'effectuer de transports au delà des extrémités de leur réseau, mais elles font des échanges de trafic avec d'autres compagnies ; tandis que les messageries font leurs transports tantôt par diligence tantôt par voie ferrée et par conséquent, la loi des chemins de fer, ne saurait leur être applicable. Est-il vrai que les compagnies de chemins de fer n'effectuent pas de transports au delà de leurs réseaux ? Pas le moins du monde.

Dans notre contrée, ces messageries ont coutume d'expédier leurs marchandises par bateaux à vapeur et souvent par diligence, à 20 ou 30 milles au delà de leurs lignes. Cet argument n'est donc nullement probant. Si la commission des chemins de fer réussit à réglementer les chemins de fer, rien n'empêche, à mon avis, qu'elle ne réglemente avec tout autant de succès les messageries elles-mêmes.

Mais, s'écrie le ministre, c'est le trafic qui fait la loi ; ce sont les conditions économiques qui s'imposent aux compagnies et que ces compagnies, de leur propre gré, spontanément, abaissent la taxe de transport à deux centins le mille, du moment que le trafic l'autorise. Voilà qui est inouï ; que le ministre nous cite un seul exemple d'une compagnie de chemin de fer qui, de son propre mouvement, sans pression extérieure, ait opéré pareil dégrèvement, et abaisse le prix de transport à deux centins le mille. Le ministre ne nous cite pas un seul exemple ; il se contente d'une simple affirmation. A l'encontre de cette affirmation, il est acquis qu'aux Etats-Unis les compagnies de chemins de fer ont été forcées de réduire leur taxe de transport à deux centins le mille. Et cette réglementation coercitive, elle a été imposée par les assemblées législatives des états, sur lesquelles les compagnies n'exerçaient pas assez d'empire pour empêcher l'adoption de pareille loi. Elles firent bien jouer leurs influences, nouèrent leurs intrigues de couloir, présentèrent leur plaidoyer, mais elles ne réussirent pas à produire la conviction dans l'esprit des législateurs de ces assemblées délibérantes, ni à les dissuader de voter un projet de loi tendant à obliger les compagnies à opérer le dégrèvement en question. Voilà le régime auquel ces chemins de fer sont soumis actuellement, et les compagnies constatent qu'elles ont encaissé d'assez bonnes recettes.

M. EMMERSON : Pardon ; le député d'York-sud (M. W. F. McLean) a affirmé que le réseau du Boston and Maine a effectué un dégrèvement, sans y être forcé, c'est-à-dire spontanément.

M. W. F. McLEAN : Sans doute, mais le ministre ayant affirmé que l'Ohio avait effectué volontairement ce dégrèvement j'ai produit, séance tenante, un document donnant la preuve que les compagnies avaient combattu ce projet.

M. SPROULE : Il s'agit de la taxe de deux centins le mille sur les chemins de fer

du Michigan, réforme qui ne s'opéra qu'après que l'assemblée législative de cet état eût forcé ces compagnies à opérer ce dégrèvement. Si je ne me trompe, la même réforme a été réalisée dans l'état de New-York ou dans quelque état desservi par une partie du chemin de fer central de New-York ; et cette réforme, les compagnies furent forcées de l'effectuer en plusieurs circonstances. Il est possible que dans quelques cas isolés les compagnies de chemins de fer aient opéré ce dégrèvement de leur propre gré, mais c'est là l'exception et la réforme en question est le résultat de la coercition.

M. EMMERSON : Le réseau du Boston and Maine est un des plus importants des Etats-Unis.

M. SPROULE : Il est possible que le réseau du Boston and Maine figure parmi les plus importants des Etats-Unis ; je ne nie pas le fait. Le projet de loi à l'étude vise deux ou trois objectifs. D'abord, il cherche à soumettre ces messageries à la commission des chemins de fer ; deuxièmement, il tend à obliger les compagnies de chemins de fer à autoriser l'installation de téléphones dans leurs stations, sans qu'il y ait obligation de rémunérer ces dernières de ce chef, comme la loi, dans sa teneur actuelle, l'ordonne ; en dernier lieu, il veut établir une taxe de deux centins le mille. Quant à la proposition tendant à forcer les compagnies de chemins de fer à autoriser l'installation de téléphones dans leurs stations, je suis persuadé que l'amendement que le ministre de la Justice se propose d'apporter à la loi des chemins de fer réalisera cette réforme. J'en suis convaincu, la Chambre et le pays seront bien aises d'apprendre que le ministre se propose d'apporter cet amendement à la loi.

M. EMMERSON : Il figure déjà dans la loi.

M. SPROULE : Alors, cette disposition rend inutile un des articles du projet de loi présenté par le député d'York-sud, et je vais faire une courte observation à cet égard. Aujourd'hui, un des services les plus importants que rend une compagnie de chemin de fer, c'est d'être entrepreneur ordinaire de transports. Ce titre d'entrepreneur commun de transports s'applique également à une messagerie qui exerce son industrie sur son propre réseau ; alors, cette messagerie est entrepreneur de transports, tout comme lorsqu'elle effectue des transports de marchandises ordinaires. Voici un individu qui transporte des marchandises dans un wagon à marchandises, conformément aux règlements de la voie ferrée, et qui fait également des transports sur la même voie et peut-être dans le même wagon, d'après l'autorisation accordée à une messagerie, propriété de la compagnie de chemin de fer qui fait le transport des marchandises ; cet individu dis-je, est obligé de traiter avec deux compagnies, tandis qu'en réalité il ne devrait le faire qu'avec une.

Puisque la compagnie du chemin de fer consent à être réglementée par la commission des chemins de fer lorsqu'elle fait le sion des chemins de fer lorsqu'elle fait le devrait également consentir à ce que les messageries fussent soumises aux mêmes obligations, quand elles transportent des colis de même nature, manutentionnés par les mêmes équipes d'hommes, remorqués par la même locomotive et suivant le même itinéraire. Il n'existe aucune différence entre les deux cas.

Jetons un coup d'œil sur les avantages découlant de cette réforme, en faveur de l'expéditeur. Aujourd'hui, s'il a quelques plaintes ou revendications à formuler, force lui est de s'adresser à deux différents tribunaux. S'il désire expédier ses marchandises sur la voie de la compagnie à titre d'entrepreneur ordinaire de transports, et qu'il subisse quelque injustice, il porte sa plainte devant un seul tribunal. S'il expédie une partie des marchandises par messagerie, pour plus de rapidité dans le transport, et qu'il éprouve quelque dommage, il ne saurait porter sa plainte devant le même tribunal ni par la même voie. Par conséquent, le système actuel lui semble compliqué, abusif et vexatoire. Ainsi, puisque la compagnie du chemin de fer transporte les marchandises dans les deux cas, tant à titre d'agent d'express qu'à titre de messagerie—car elle est messagerie tout autant qu'agent de transport—alors, je ne m'explique pas que ces messageries ne soient pas soumises à la juridiction de la commission des chemins de fer, au même titre que les compagnies de chemins de fer elles-mêmes.

A mon avis parce que la messagerie dans le manutentionnement ou le transport des colis pratique des méthodes quelque peu différentes de celles suivies par une compagnie de chemin de fer, bien que dans les deux cas, les marchandises soient manutentionnées par la même compagnie et transportées sur la même voie, on ne saurait tirer de ce fait d'argument militant contre ma proposition, c'est-à-dire la réglementation des messageries par la commission des chemins de fer. L'expéditeur qui expédie et reçoit constamment des marchandises, se sert du même chemin de fer et c'est le même personnel qui manutentionne et transporte les deux catégories de messageries : alors pourquoi le forcer à s'adresser à deux tribunaux, pour obtenir le redressement de ses griefs ?

Un des arguments qu'on a souvent fait valoir devant cette Chambre et devant le comité des chemins de fer, il y a quelques années, à l'appui de la proposition tendant à transférer les chemins de fer provinciaux au gouvernement fédéral et à les déclarer d'utilité publique au Canada, c'est que par là, l'expéditeur obtient le privilège de s'adresser au même tribunal, interprétant la même loi fédérale. Sous le premier ré-

gime, s'il arrive qu'un individu confie à un chemin de fer provincial des marchandises à destination d'Halifax, et qu'elles soient consumées par le feu dans la province de Québec, il est obligé de s'adresser à un tribunal d'une autre province ; tandis que, si le chemin de fer est déclaré d'utilité publique au Canada, cet individu peut instituer des poursuites dans toute partie du pays, sous l'empire de la même loi et sous des conditions similaires, dans les efforts qu'il tente pour obtenir justice. On regardait le système en vogue à cette époque comme très défectueux.

Je me rappelle avoir entendu feu Dalton McCarthy donner un exemple de ces inconvénients. Un certain nombre des bestiaux furent tués et le propriétaire ne savait comment obtenir justice. Ces bestiaux, je crois, avaient été expédiés par une ligne d'intérêt provincial. Quel recours pouvait-il exercer ? Il institua des poursuites devant un certain tribunal, mais on lui apprit qu'il devait s'adresser ailleurs. A quel tribunal fallait-il s'adresser ? On a prétendu que, dans l'intérêt même de l'expéditeur, il importe de déclarer ces chemins de fer d'utilité publique, et alors il deviendrait possible de diriger des poursuites devant tout tribunal, quelle que soit la province où l'expéditeur a subi des dommages. Le même principe s'applique au transport des marchandises, en possession de la messagerie. Il faudrait mettre l'expéditeur en mesure de diriger des poursuites devant un seul et même tribunal établi pour le Canada dans son ensemble ; il faudrait l'autoriser à s'adresser à la commission des chemins de fer pour en obtenir le redressement des griefs et la réparation des dommages subis dans le transport de ces marchandises, soit dans le prix du transport exigé par la messagerie, tout comme le peut faire, quand il s'agit de torts commis par une compagnie de chemin de fer.

Il est un autre aspect de la question qui a toujours semblé fort important, par suite du fait que, ces années dernières, les compagnies de chemins de fer ont accaparé les messageries elles-mêmes et donné, par là, le coup de grâce à la concurrence qui existait jadis entre messageries et compagnies de chemins de fer. Le tarif des messageries, il est vrai, était plus élevé ; aussi sollicitaient-elles sans cesse la clientèle, afin de grossir le chiffre de leurs transports, et souvent elles offraient une réduction de prix pour engager le client à expédier une plus grande quantité de marchandises par voie des messageries. Les compagnies de chemins de fer les concurrençaient pour ces mêmes transports, et ainsi il s'exerçait entre les deux une salutaire concurrence qui aboutissait aux meilleurs résultats et notamment à un abaissement de prix dont bénéficiait l'expéditeur. Aujourd'hui cette concurrence est chose du passé et il n'existe pas de réglementation des taxes de transport ; mais en plaçant les messageries sous la juridiction de la commission des chemins de fer, on assurera une certaine mesure de réglementation, et on facilitera le redressement des torts. Nous voulons obtenir la réglementation des prix, et dans ce but, il est désirable, à notre avis, que ces messageries soient soumises à la juridiction de la commission des chemins de fer. La concurrence n'existant plus, il se glissera fatalement des abus et se commettra des injustices. Je demande l'adoption de ce bill. Que les messageries ne soient pas soumises à la direction de la commission des chemins de fer, tout comme les compagnies de chemins de fer, c'est là un fait qui me paraît inexplicable.

Au sujet du prix de deux centins pour le transport des voyageurs, je ne saurais me ranger à l'avis du député d'York-sud (M. W. F. Maclean). A mon sens, lorsqu'une compagnie de chemin de fer fait une exploitation lucrative et encaisse de bonnes recettes, nous serions autorisés à l'obliger d'opérer un dégrèvement, à réduire sa taxe à deux centins. Mais, dans nombre de parties du pays, les compagnies ne font pas d'aussi bonne recettes, et il m'a toujours semblé que l'échelle graduée imposée par l'état du Michigan était une excellente réforme. Sous ce régime, lorsque les profits atteignent le chiffre de $3,000 par mille, la taxe est de deux centins; lorsque les recettes oscillent entre $3,000 et $2,000, les compagnies peuvent relever quelque peu leur prix de transport et lorsque le chiffre des recettes est inférieur à $2,000, elles sont autorisées à exiger trois centins.

Je suis toujours partisan d'un tarif gradué, et par conséquent j'hésiterais à adhérer à cette proposition de dégrèvement dans toute son étendue et à demander l'abaissement du prix de transport à deux centins par mille. Cependant, à mon avis, dans nombre de parties du pays, cette taxe de transport devrait être en vigueur aujourd'hui, et c'est là une réforme légitime que les populations accueilleraient avec plaisir.

A entendre le député de Vancouver (M. Macpherson) nos concitoyens semblent parfaitement satisfaits des prix imposés par les compagnies de chemins de fer. Ce n'est pas là l'impression que j'ai recueillie de mon séjour dans sa province, et il ne reflète guère l'opinion de ses commettants en exprimant pareil avis au sujet des prix du transports des voyageurs.

M. SAM. BARKER (Hamilton) : J'abonde dans le sens de la plupart des observations formulées par le député de Grey-est (M. Sproule). Cette question est déjà venue sur le tapis et j'en suis convaincu, les paroles prononcées au sujet des messageries rencontreront l'approbation de la plupart des députés. Je demeure dans une ville et je sais que, ces années dernières encore, dans cette ville de plus de 50,000 âmes, ce n'était pas la coutume générale de livrer à domicile les marchandises expédiées par la mes-

sagerie. Il se peut que, dans un village de 1,000 habitants, un fabricant qui fait une importante exploitation industrielle obtienne que ses marchandises soient régulièrement délivrées; mais pour le commun des citoyens, on en conviendra, ce n'est pas la coutume. Ma demeure est à trois quarts de mille d'un bureau de messagerie; j'en ai reçu des avis par cartes postales et il m'a fallu réclamer moi-même à la messagerie les colis expédiés à mon adresse.

Règle générale, dans ces localités, il y a une zone bien définie dans le rayon de laquelle la messagerie délivre les colis ou paquets ; mais en dehors de ce rayon, il faut enlever soi-même ces colis. Si je ne me trompe, c'est la coutume qui prévaut dans les villes et villages de moindre importance. Affirmer qu'un fabricant obtient que ses marchandises lui soient livrées promptement, ce n'est pas là un critérium valable quant à ce qui se passe chez la masse du peuple.

M. FINLAY : Je dois informer l'honorable député que tous les boutiquiers et hommes d'affaires de ma ville, dont la populations est de 1,200 habitants, se font promptement délivrer leurs marchandises.

M. BARKER : Je le répète, il est possible qu'un fabricant et des négociants importants reçoivent promptement leurs colis de la messagerie, mais il s'agit ici du commun des citoyens qui reçoivent leurs marchandises par l'express. Je ne suis ni fabricant ni marchand, mais j'ai reçu nombre de colis par l'express et il m'a fallu envoyer quelqu'un les enlever à la messagerie. Je ne cherche nullement ici à récriminer contre les messageries ; seulement, j'affirme ce que je tiens pour des faits incontestables.

A mon avis, toute messagerie qui, à l'instar des compagnies de chemins de fer, de téléphone ou de télégraphe, détient certains pouvoirs de sa charte et exerce les fonctions d'un entrepreneur de transports, devrait être soumise, en ce qui concerne ses tarifs de transport et la gestion de ses affaires, à la direction de la commission des chemins de fer. C'est là un principe auquel je me rallie volontiers, et que je ne songe nullement à révoquer en doute ; mais, je dois l'avouer, j'hésite à adhérer à ce projet de loi ; il ne suffit pas, à mon sens, d'insérer trois ou quatre lignes dans la loi des chemins de fer et de décréter que telle disposition est applicable, à telle industrie ou telle société.

M. FITZPATRICK : Non pas deux ou trois lignes, mais deux ou trois mots.

M. W. F. MACLEAN : C'est le principe qu'il s'agit d'adopter, tout d'abord, quitte ensuite à entrer dans les détails, lorsque le bill est délibéré par le comité.

M. FITZPATRICK : En temps et lieu, je dirai à l'honorable député comment ce principe fonctionnera.

M. BARKER : J'ai quelque peu étudié la question et à mon avis, il est absolument impossible de rendre la loi des chemins de fer applicable, en pareilles circonstances.

M. FITZPATRICK : Très bien.

M. BARKER : Et j'ai franchement manifesté ma pensée à l'honorable député.

M. W. F. MACLEAN : Parfaitement.

M. BARKER : Quant au principe même de la proposition, j'abonde pleinement dans le sens de l'honorable député. A mon avis, la 2e lecture de la proposition de loi devrait être adoptée, pour que le principe en soit consacré ; car j'observe qu'un autre député a donné avis qu'il présenterait un projet de loi contenant des dispositions similaires ; or, en pareille circonstance, l'honorable député, j'espère, aura eu soin de rédiger sa proposition de façon à ce qu'elle soit applicable, sans qu'il faille modifier la loi des chemins de fer.

C'est là l'objectif que doit viser quiconque tente de rédiger un texte de loi applicable aux messageries. Le principe consacré dans les deux projets est similaire ; mais dans le premier, ce principe est rendu susceptible d'application, tandis que dans l'autre il est absolument inapplicable.

Quant à l'autre question, le prix de deux centins par mille pour le transport des voyageurs, je suis parfaitement d'accord avec le député de Grey-est (M. Sproule). Tous ceux qui sont au courant de la question des chemins de fer en conviendront, il est absurde de vouloir uniformiser par le pays tout entier une taxe appliquée au transport des voyageurs dans une contrée à population agglomérée. Tel prix de transport établi pour l'état de New-York fera affluer les recettes dans la caisse de la compagnie, tandis que la même taxe, appliquée dans une contrée à population disséminée n'aboutiront qu'à la ruine de la compagnie. C'est là une proposition que personne ne songe à révoquer en doute, et sur ce point, je ne saurais invoquer de témoin plus éclairé que l'honorable député lui-même (M. W. F. Maclean). Déjà, au cours d'une précédente session, il avait saisi la Chambre d'un projet de loi similaire à la proposition actuellement à l'étude, tendant à établir législativement, au Canada, une taxe obligatoire pour le transport des voyageurs, de deux centins le mille au maximum. Ce bill fut renvoyé au comité des chemins de fer qui le délibéra longuement. Des experts en matière de chemin de fer, des exploitants de voies ferrées vinrent à titre de témoins, éclairer le comité et exposer leurs vues.

Qu'en résulta-t-il ? Comme d'ordinaire, l'honorable député réussit à se recruter des partisans des deux côtés de la Chambre. Certains députés de la gauche lui prêtèrent appui ; des députés de la droite se rallièrent aussi à sa cause, au sein du comité ; et cependant, sans même consulter que je sache, un seul de ses partisans, voilà que soudain

il met au rancart sa proposition fixant à deux centins le mille la taxe de transport et adopte une autre proposition. Sans s'être consulté avec ses amis, il adopte pour système l'échelle graduée du Michigan, qui fixe la taxe du transport d'après le chiffre des recettes, consacrant ainsi un principe dont tout le monde, j'en suis convaincu, reconnaît la légitimité, savoir que la taxe est déterminée presque entièrement par le volume du trafic.

Ainsi, je le répète, tel prix de transport, établi pour l'état de l'Ohio ou celui de New-York où il existe un énorme trafic, fera affluer les recettes dans la caisse des compagnies, tandis que la même taxe, appliquée aux sections septentrionales de l'Ontario mènerait les compagnies à la faillite. C'est ce que l'honorable député comprit parfaitement, et à l'issue des débats au sein du comité, il chercha à appliquer l'échelle du Michigan. Et aujourd'hui voilà qu'il revient à son premier projet : la taxe de deux centins le mille. Je ne saurais souscrire à pareille proposition. J'en suis persuadé, il n'est personne, soit dans cette Chambre, soit au sein du pays, qui ne se rallie au principe du dégrèvement, ou de l'abaissement de prix de transport, dans la mesure du possible. Voilà un principe auquel tout le monde peut souscrire ; mais ici l'honorable député déclare que la taxe maxima du transport des voyageurs, dans toute l'étendue du pays, sera de deux centins le mille. Que, dans certaines parties du pays, une taxe de deux centins le mille soit trop minime pour permettre aux compagnies d'encaisser des recettes suffisantes pour rémunérer le capital, voilà une proposition que ne saurait révoquer en doute tout hommes d'affaires qui envisage la question avec impartialité tant envers le public qu'envers la compagnie. Voilà pourquoi je désapprouve cette partie du bill. Je désire que la question soit débattue au fond et avec impartialité ; or, eu égard au fait que nous avons créé, à grands frais, un conseil de commissaires des chemins de fer et que dans le cours des deux ou trois années dernières, nous leur avons conféré le pouvoir de statuer sur cette question de la réglementation des taxes de transport, dans le sens qu'ils jugeront juste et légitime, le Parlement doit bien se garder de porter atteinte aux pouvoirs qu'il leur a conférés. A tout événement, l'honorable député aurait dû convoquer le ban et l'arrière ban de ses commettants, au moins ses plus chauds partisans, devant les commissaires des chemins de fer, afin d'indiquer à ces derniers les parties du pays où il importe que le dégrèvement s'opère. Voilà ce qu'il aurait fallu faire. Après avoir créé un conseil de commissaires des chemins de fer, hommes d'une intégrité et d'une science indiscutables, voilà que nous leur enlèverions leur besogne en leur disant : " En dépit de toute votre expérience, de votre science et de la facilité avec laquelle vous pouvez vous documenter, nous n'avons cure de votre avis ; vous n'autoriserez pas l'établissement d'une taxe supérieure à deux centins le mille." Je ne saurais souscrire à pareille proposition, et la députation serait inexcusable d'y adhérer.

Quant aux autres traits caractéristiques du bill, j'admets le principe que le Gouvernement doit réglementer les tarifs par l'intermédiaire de la commission des chemins de fer. La seule difficulté que présente le projet de loi de l'honorable député, selon moi, c'est qu'il ne prescrit aucune procédure pour son application, mais j'espère qu'il se trouvera quelque honorable député, au cours de la présente session, pour présenter un bill qui prescrira cette procédure.

M. FITZPATRICK : Monsieur l'Orateur, je sens qu'il me reste peu de choses à dire sur le tarif à deux cents par mille, après les paroles que vient de prononcer l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Je crois qu'il a réfuté victorieusement les arguments de l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). Relativement à la réglementation des tarifs des messageries, il n'y a pas de doute que nous devrions donner la juridiction nécessaire à la commission des chemins de fer, ou que nous devrions prendre les moyens de les faire réglementer d'une façon quelconque. Ce n'est pas la première fois que cette question est discutée devant la Chambre. L'honorable député d'Hamilton se rappellera que lors de la première présentation du bill pour amender l'acte des chemins de fer en 1903, ce bill fut référé à un comité qui était chargé de recevoir toutes les recommandations des parties affectées par ce projet de loi dans le pays. Une des parties qui vint déposer fut la chambre de commerce de Toronto. Je me rappelle très bien qu'elle était représentée par un avocat marquant d'Hamilton, M. Lynch Staunton, qui insista pour que cette même question fut étudiée dans ses rapports avec la loi des chemins de fer ; c'est-à-dire qu'il demandait absolument, au nom de la chambre de commerce de Toronto, que nous puissions trouver un moyen d'atteindre le but que nous poursuivons tous : la réglementation des tarifs des messageries. Après mûre considération, le sous-comité arriva à la conclusion qu'il était pratiquement impossible à ce moment, de prescrire une procédure qui nous permît de réglementer effectivement comme nous le voudrions, les tarifs des messageries. Depuis lors la question a été étudiée à plusieurs reprises, mais nous n'avons pas encore réussi à trouver une solution à la difficulté, j'admets toutefois que nous devrions et que nous pouvons en trouver une. Je suggérerai aux honorables députés qui étudient cette question sérieusement et honnêtement, dans le but de trouver un remède aux abus dont on se plaint—je ne parle pas de ceux qui cherchent à se faire de la popularité.. .. ..

M. W. F. MACLEAN : Très bien, très bien. L'honorable ministre est piqué au vif.

M. FITZPATRICK : J'énumérerai, pour les honorables députés qui se sont occupés et qui veulent s'occuper sérieusement de cette question, les difficultés que nous avons à combattre. Supposons, par exemple, que j'expédie par messageries, de Toronto, un colis en destination de Charlottetown, I.P.-E. Ce colis quitte Toronto par le Pacifique-Canadien ou par le Grand-Tronc, et arrive à Montréal, où il est confié à l'Intercolonial ou encore à la compagnie de navigation de Québec, pour être transporté par eau. Comment allez-vous pouvoir réglementer le tarif sur ce colis, après qu'il a été remis à l'un de ces deux voituriers ? La commission des chemins de fer n'a aucune autorité sur les compagnies de navigation ni sur l'Intercolonial. Comment arranger cela ? Voici une des difficultés à considérer.

M. W. F. MACLEAN : Est-elle insurmontable ?

M. BARKER : C'est une difficulté, mais je crois que nous pouvons la surmonter.

M. FITZPATRICK : Je ne dis pas qu'elle soit insurmontable ; nous voulons trouver le moyen de la surmonter, mais je voudrais que quelqu'un le suggérât.

M. W. F. MACLEAN : C'est une partie de vos attributions de trouver ce moyen.

M. FITZPATRICK : Je voudrais que quelqu'un proposât un remède. D'autre part, les compagnies de messageries font de grandes affaires dans la transmission du numéraire. Comment allez-vous procéder à ce sujet ?

M. BARKER : Cette difficulté est très grave.

M. FITZPATRICK : Comment allez-vous réglementer les tarifs dans ce cas-là ? De plus, nous savons que dans les grandes villes, ces compagnies font des affaires considérables que j'appellerai locales.

M. BARKER : L'honorable ministre trouve-t-il des difficultés à appliquer les règlements de la commission des chemins de fer à toutes les opérations des compagnies de messageries excepté à la transmission du numéraire ?

M. FITZPATRICK : Je vais tâcher de trouver une solution. Je vais montrer jusqu'où nous pouvons aller d'après moi. Je dis donc que les compagnies font de grosses affaires, que j'appelle locales, c'est-à-dire qu'elles reçoivent et livrent les colis dans les grandes villes.

M. FOSTER : Des colis reçus et livrés dans la même ville ?

M. FITZPATRICK : Comment allez-vous pouvoir réglementer ces tarifs ? Nous n'avons pas l'autorité voulue. C'est tout simplement du camionnage. Pour couper court, je demande à la Chambre si nous devons étudier l'à-propos de réglementer les tarifs de messageries, en autant seulement que ces tarifs se rapportent aux compagnies de chemins de fer qui sont placées sous notre juridiction. Voici une recommandation qui vaut la peine d'être étudiée. Comment le bill qu'on nous demande d'adopter règlera-t-il la difficulté relative aux tarifs des messageries ? On nous propose de consentir à amender l'article 3 de l'acte des chemins de fer.

Je demanderai à l'honorable député d'Hamilton et à ceux qui se sont occupés sérieusement de cette question de m'écouter pendant un instant, et je vais leur montrer ce que signifie cette proposition. L'article 3 dit :

> Le présent acte s'applique à toutes personnes, compagnies et chemins de fer, autres que les chemins de fer de l'Etat. . . ,

Voici la difficulté qui s'élève immédiatement au sujet de l'Intercolonial.

> . . . qui relèvent du parlement du Canada et doit s'interpréter comme ne formant qu'un avec l'acte spécial auquel il est par le présent incorporé, sauf les dispositions ci-dessous.

Est-ce que cette disposition ne s'applique pas aux messageries, en tant qu'une compagnie de messageries est une compagnie relevant du Parlement du Canada ? L'amendement va-t-il au delà ? L'honorable député d'York-sud propose d'ajouter :

> Cette loi s'appliquera à toutes personnes et compagnies de messageries, compagnies et chemins de fer.

On ne peut rien concevoir de mieux comme rédaction.

> Compagnies de messageries et compagnies.

Qu'arriverait-il si nous adoptions une pareille loi ? Est-il nécessaire que je discute davantage cette proposition ?

M. A. E. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Je viens d'une région où il se fait un trafic considérable dans les messageries, et j'estime que nous devons de toute nécessité placer ces compagnies sous une autorité quelconque qui réglementera leurs tarifs. Je ne puis appuyer le bill tel qu'il nous est soumis, et je vais donner mes raisons. D'abord, un mot à l'honorable ministre des Chemins de fer et à son collègue, l'honorable député de Peterborough-est (M. Finlay), au sujet de leur déclaration concernant l'enlèvement et la livraison des marchandises à domicile par les compagnies de messageries. Quoique je sois bien plus jeune que l'honorable député de Peterborough-est, je me permettrai de lui donner un conseil. Je lui conseillerai de voyager un peu, je lui demanderai de venir dans la région du Niagara dans le mois de mai, quand les pêchers sont en fleurs, ou dans le mois de septembre, quand les arbres sont chargés de fruits.

et il y verra plus de trafic par messageries au mille carré que dans n'importe quel endroit du Canada. S'il peut nommer une seule ville excepté Hamilton et St. Catharines, entre Hamilton et la rivière Niagara, y compris la ville historique de Niagara-on-the-Lake, le gros village de Merritton, population, 2,000 ; l'intéressant village de Grimsby, population, 1,200 ; le coquet petit village de Beamsville, population, 1,000, si l'honorable député peut nommer une seule ville, excepté la cité d'Hamilton et la ville de St. Catharines, où les compagnies de messageries vont enlever et livrer dans leurs propres voitures les marchandises à domicile, je tâcherai de trouver quelque généreux arboriculteur plus riche que moi, qui lui apportera des pêches, afin de le maintenir en bonne santé, pour l'empêcher de faire des assertions aussi téméraires. Nous avons permis à l'honorable député (M. Finlay) de nous dire que nous ne connaissions rien sur cette question, mais je connais parfaitement la province d'Ontario et je maintiens l'exactitude de l'assertion de l'honorable député de Grey (M. Sproule) affirmant que les compagnies de messageries ne vont pas enlever ou livrer les marchandises à domicile, excepté dans les grandes villes.

Je suis opposé au bill, et pourquoi ? Parce que, dans mon humble opinion, il n'aura pas de résultat, qu'il ne comporte qu'une simple proposition académique, sans suggérer de remède et qu'il jettera plus de confusion là où il y en a déjà trop. Je me suis élevé plus d'une fois, dans cette Chambre, contre la proposition de référer à la commission des chemins de fer certaines questions qui sont du ressort de cette assemblée. On avait un but en instituant la commission des chemins de fer, et la raison principale est peut-être qu'on voulait revêtir cette commission de l'autorité voulue pour réglementer les tarifs de transport des marchandises sur les chemins de fer et réglementer l'échange mutuel du trafic entre eux. Les messageries sont intimement liées aux chemins de fer et il devrait y avoir une autorité pour réglementer leurs tarifs comme on s'applique à réglementer ceux des chemins de fer—ces derniers ne sont pas réglementés autant que nous le voudrions, mais nous espérons que la commission y parviendra avec le temps. Je conviens avec l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) et l'honorable ministre de la Justice, qu'il faut trouver un remède aux abus que commettent les compagnies de messageries. Je veux qu'on applique ce remède et je crois que la commission des chemins de fer est le tribunal compétent pour l'appliquer. A ce point de vue, j'approuve le bill de l'honorable député (M. Maclean). Mais le bill tel qu'il est, embrouillerait plutôt les choses et n'apporterait aucun remède. Je crois savoir que l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) doit présenter un bill à la rédaction duquel il a consacré beaucoup d'attention et de soin et qui traitera effectivement de la réglementation des tarifs des messageries. Je crois avoir raison de voter contre le bill, car je sais que la mesure que doit proposer l'honorable député de Prince-Edouard sera plus effective. J'ai appuyé le bill de l'honorable député (M. Maclean) en 1903, à défaut d'autre, sachant qu'on aurait pu l'amender en comité. Mais, après une étude plus approfondie du sujet, je me suis aperçu que si nous avions adopté ce projet de loi, nous aurions été forcés d'amender de cent façons différentes la loi générale des chemins de fer. Dans les intérêts des expéditeurs de fruits de la région de Niagara, je désire fortement qu'une certaine autorité soit exercée sur les messageries, mais je ne puis appuyer ce bill, pour la raison qu'il n'effectuerait pas cette réforme. Ce sera un plaisir pour moi, cependant, d'appuyer le bill de mon ami, l'honorable député de Prince-Edouard.

Je me suis opposé, il y a deux ans, à la proposition de l'honorable député d'York (M. Maclean), relative au tarif de ceux cents par mille. Je me vois forcé de la repousser à nouveau et pour la raison suivante au moins: nous voulons les tarifs de voyageurs les moins élevés possibles, mais nous voulons aussi que ceux qui ont droit à un tarif encore plus réduit l'obtiennent. Le devoir de la commission des chemins de fer est de fixer des tarifs raisonnables tant pour le transport des marchandises que pour le transport des voyageurs, dans toutes les parties du pays. Supposons que les habitants échelonnés à l'ouest de Winnipeg soient appelés à payer, à cause du peu de trafic et de la distance entre les stations, un tarif raisonnable de deux cents et demi ou trois cents par mille, et supposons que la population dense de la région de Niagara, où les stations sont à peine espacées de quelques milles, ait le droit de voyager même à meilleur marché que deux cents par mille. Je veux que la loi soit telle que la population puisse obtenir son droit. Je crois que le tarif doit être proportionnel à l'activité du transport. La commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir d'établir un tarif d'un cent et demi ou deux cents par mille, si elle le juge à propos, dans certaines parties de la province d'Ontario, et un tarif différent dans d'autres parties. Mais si ce bill devenait loi, il ne pourrait pas y avoir de tarif plus élevé que deux cents par mille dans toute l'étendue du pays, ce qui empêcherait les chemins de fer, dans mon humble opinion, d'accorder un tarif de moins de deux cents, dans les endroits où il pourrait être accordé. Si, dans l'opinion de la commission, le tarif dans la région de Niagara ou dans d'autres parties de la province d'Ontario, devait être de moins de deux cents par mille, elle ne pourrait pas l'imposer parce qu'elle n'aurait pas le pouvoir de permettre aux chemins de fer d'exiger plus de deux cents par mille dans des endroits où ils auraient raison de le faire. L'établissement des tarifs dans les diverses parties du pays peut être réglé bien plus

facilement par la commission des chemins de fer, et je crois qu'elle doit être laissée libre d'agir.

Si nous adoptions ce bill, les chemins de fer ne pourraient pas exiger plus de deux cents par mille, dans toutes les parties du pays, ce qui les empêcherait indirectement d'accorder un tarif moins élevé, là où ils pourraient le faire ; de sorte que le public de cette partie du pays paierait plus cher qu'il ne doit, et nous obtiendrions ainsi des résultats autres que ceux que la loi propose d'atteindre. Il y a maintenant les tarifs de marchandises. Si nous légiférons de manière à forcer la commission à imposer un tarif maximum pour les voyageurs qui mettra le chemin de fer dans l'impossibilité de réaliser des profits, qu'arrivera-t-il ? On me trouve parfois trop sévère pour les corporations, mais qu'il soit bien compris que je ne veux pas qu'on force celles-ci à opérer à perte. J'ai toujours maintenu qu'elles sont injustes pour le public, mais je ne veux pas que le public commette d'injustices à leur égard. Je veux qu'on rende à César ce qui appartient à César. Quand une compagnie de chemin de fer ne pourra plus payer de salaires raisonnables à ses employés, ou payer de dommages à ceux à qui elle aura causé des torts, ou remplir convenablement ses obligations, parce que ses tarifs de voyageurs auront été tellement réduits qu'elle ne pourra réaliser des bénéfices suffisants, quel sera le résultat ? Le résultat, c'est que les tarifs de marchandises seront augmentés. Et qui paye le transport des marchandises ? Le cultivateur et les autres que je m'efforce de servir dans cette Chambre. Le résultat dis-je, c'est que ceux qui payent aujourd'hui le plus fort de l'impôt en Canada, auraient à payer un prix plus élevé pour le transport de leurs marchandises, afin de permettre aux populations des villes qui voyagent plus et dont la plupart sont plus en état que les cultivateurs, de payer leurs voyages, de se promener à prix réduits. En un mot, les compagnies de chemins de fer seraient forcées d'alourdir le fardeau qui pèse sur les cultivateurs pour alléger celui des populations des villes et des villages. Pour ces raisons, je voterai contre le bill.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): On parait vouloir douter, parmi les honorables députés de la gauche, de la véracité de l'assertion de l'honorable ministre des Chemins de fer, affirmant que les compagnies de messageries vont chercher et livrer les marchandises à domicile dans les petites villes de l'est d'Ontario. Je tiens à réitérer l'assertion de l'honorable ministre. D'après moi, elle est exacte. J'habite une petite ville de 5,000 habitants et depuis quinze ans, les compagnies de messageries y ont enlevé et délivré les marchandises à domicile. La même chose existe à New-Glasgow, à Sydney, à North-Sydney, à Amherst, à Spring-Hill, à Westville, à Truro et dans tous les villages et villes de quelque importance de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que la même chose se pratique dans la province du Nouveau-Brunswick et dans l'île du Prince-Edouard, aussi, jusqu'à un certain degré, dans la province de Québec. Je ne doute pas qu'elle existe sur une grande échelle dans la province d'Ontario. Il peut y avoir des campagnes arriérées dans cette province, où la pratique n'existe pas. Mais dans la province que j'habite, un tel système ne serait pas toléré.

M. R. BLAIN (Peel) : J'approuve le bill parce ce qu'il propose d'adopter une loi qui placera les messageries sous la dépendance de la commission des chemins de fer. Il faut se rappeler, en discutant cette question, qu'aujourd'hui les messageries transportent une foule de marchandises qui étaient transportées autrefois par les compagnies de chemins de fer. Ainsi, les cultivateurs qui restent dans un rayon de dix, vingt, cinquante milles de grandes villes—je sais qu'il en est ainsi pour Toronto—expédient par messageries des colis de beurre, de fromage, d'œufs, de lait qu'ils expédiaient, il y a quinze ans, par chemins de fer ou qu'ils transportaient en voitures. C'est dire que le cultivateur alimente davantage les compagnies de messageries que les compagnies de chemins de fer. Puisque c'est la tendance du commerce dans ce pays, il est important, je crois, que la commission des chemins de fer, qui a donné de si belles preuves de son utilité dans l'établissement des tarifs des marchandises, ait également le pouvoir de réglementer les tarifs des messageries. Il est presque impossible de séparer le transport des marchandises par les chemins de fer de celui fait par les messageries car le même convoi transporte les deux catégories de colis. Il est très difficile par conséquent d'ordonner que dans un cas la commission aura le droit de fixer les tarifs, tandis qu'elle n'aura pas ce droit dans l'autre cas. Je lirai la déclaration de sir Thomas Shaughnessy à laquelle l'honorable député de York-sud a fait allusion :

> Je crois que les chemins de fer soulèvent beaucoup trop d'opposition contre la législation projetée. Il me semble que le peuple a le droit de réglementer les tarifs. Il s'agit donc seulement de trouver le meilleur moyen d'arriver à ce résultat.

Je n'ennuierai pas la Chambre à lui lire le reste de cet article, mais il prouve qu'après avoir expérimenté pendant deux ans la réglementation des tarifs par la commission des chemins de fer, les corporations comme la population sont satisfaites. Je ne vois pas pourquoi il ne serait pas également dans l'intérêt de la population que la commission réglât les tarifs des messageries. Des corps importants ont sollicité le Gouvernement de placer ces compagnies sous la dépendance de la commission. Il y a quelques jours à peine, l'association des arboriculteurs, qui s'est réunie en cette

ville, a envoyé une délégation au Gouvernement pour le prier d'adopter ce projet. Le Canada prend tous les jours de l'importance comme pays producteur de fruits.

L'on croyait jadis que notre climat était trop froid pour la culture des fruits. De nos jours, nous récoltons des fruits, non seulement pour la consommation domestique, mais pour l'exportation. Il est temps que le Gouvernement adopte quelque mesure pour placer les messageries sous l'autorité de la commission des chemins de fer. Une telle mesure serait dans les intérêts de la population en général.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : C'était mon intention de parler longuement sur cette question, mais comme mes arguments ont été discutés les uns après les autres par différents députés, je serai très court. L'honorable député de Peel (M. Blain) vient de citer l'opinion de sir Thomas Shaughnessy, qui aurait dit au public qu'il est très satisfait de la commission des chemins de fer au Canada. Il est naturel de croire que les compagnies de messageries devraient être aussi satisfaites d'être traitées comme les compagnies de chemins de fer. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) a si bien développé mon argument concernant le tarif à deux cents par mille, sur les chemins de fer, que je n'aurai pas la peine de l'exposer. L'honorable ministre de la Justice a prétendu que parce que l'Intercolonial n'est pas placé sous l'autorité de la commission des chemins de fer, les messageries sur cette ligne ne pourraient pas facilement l'être. Je ferai remarquer que le service des messageries sur l'Intercolonial n'est pas conduit par le Gouvernement mais par les compagnies de messageries Canadienne et Dominion. Je ne vois pas pourquoi ces compagnies ne pourraient pas être placées sous l'autorité de la commission, et pourquoi la commission ne pourrait pas réglementer leurs tarifs comme elle aurait le droit de le faire pour les compagnies faisant affaires sur le Grand-Tronc et sur le Pacifique-Canadien. L'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré que parce que les compagnies de messageries faisaient le service sur les lignes de navigation et de diligence, la commission ne pouvait réglementer leurs tarifs.

M. EMMERSON : L'honorable député ne m'a pas compris. J'ai dit que la difficulté serait plus grande.

M. E. D. SMITH: Nul doute, mais ce n'est pas une raison pour que ces difficultés ne soient pas surmontées. La commission des chemins de fer réglemente les tarifs des voyageurs et les tarifs des marchandises sur les chemins de fer, et comme les circonstances varient selon les lieux, il y a autant de difficultés à surmonter pour celles-là qu'il peut y en avoir pour les messageries, et cependant la commission est supposée être compétente pour équilibrer les tarifs d'une façon équitable. Donnez à la commission des chemins de fer le pouvoir de rechercher si réellement les messageries surchargent le public, et placez ces compagnies sous la dépendance de la commission ; c'est là, je crois, le seul moyen de savoir si les tarifs sont excessifs. L'assertion est facile à faire, mais si nous nous adressons aux gérants de ces compagnies, il nous disent que malgré la plus économique administration, les profits ne dépassent guère 6 pour 100 par année. Nous ne sommes pas en mesure de savoir s'ils disent la vérité, et le seul moyen de le savoir, est de placer les compagnies sous la dépendance de quelque commission, qui aurait le pouvoir de faire une enquête. Les messageries sont des voituriers publics et le public a le droit de savoir si elles ne le surchargent pas. Il y a bien d'autres détails, à part les tarifs, qu'une commission peut réglementer. Ainsi, le tarif du transport des fruits, entre Niagara et le Nord-Ouest, est plus élevé par voie de Toronto et North-Bay que par voie de Smith's-Falls, quoique ce dernier parcours soit de 300 à 400 milles plus long. On donne pour raison de cette différence, que dans le dernier cas, la compagnie Dominion est seule pour opérer le transport, tandis que dans le premier cas, les compagnies se partagent le trafic, de sorte qu'elles doivent exiger plus cher, quoique la distance soit moins longue. Ce raisonnement est indiscutable tant que la deuxième compagnie, celle qui transporte les marchandises de Toronto à North-Bay, non celle qui récolte ou délivre les marchandises à destination, aura le droit d'exiger un tarif fixe. Le tarif fixe est 50 cents par 100 livres. Si la commission des chemins de fer pouvait corriger les abus de ce genre qui sont commis au détriment des expéditeurs de fruits de la région du Niagara et au détriment du public généralement, elle aurait accompli un grand acte de justice. Les fruits des Etats-Unis font concurrence aux fruits du Canada dans le Nord-Ouest, et si les tarifs étaient réglementés, nul doute que les produits canadiens auraient le monopole de ce marché. Est-il logique que parce que deux compagnies se partagent le trafic, les tarifs de transport doivent être plus élevés par voie de Toronto et North-Bay, qu'ils ne le sont par voie de Smith's-Falls où le parcours est plus long ? Au contraire, les prix devraient être moins élevés dans le premier cas. Tel est, pour un exemple, un des nombreux services que pourrait rendre la commission des chemins de fer, à part la réduction générale des tarifs.

Il n'y a pas de doute non plus que dans certains cas, les compagnies imposent un tarif de transport plus élevé entre deux endroits équidistants selon les lieux. C'est encore un abus que la commission pourrait corriger. Les arboriculteurs sont d'avis que les tarifs des messageries en général sont excessifs, mais il nous est impossible de le vérifier. Une commision revêtue du pouvoir de tenir une enquête pourrait s'assurer de ces faits. Cette question est d'une haute importance pour les expéditeurs de fruits d'Ontario.

Le Nord-Ouest et les Provinces maritimes sont notre marché pour les fruits. Si les tarifs étaient réduits de moitié, les fruits canadiens remplaceraient les fruits de la Californie sur le marché, et les compagnies de messageries transporteraient chaque jour dans le Nord-Ouest quatre ou cinq fourgons de produits au lieu d'un fourgon tous les deux jours comme à présent. Nous croyons que le Nord-Ouest achèterait tous les fruits que nous pouvons produire dans Ontario et davantage. si nous pouvions obtenir ce que nous considérons être des tarifs raisonnables. Si une loi de ce genre n'est pas adoptée, nous n'avons aucun moyen de faire réduire les tarifs ; c'est pourquoi je dis que le principe du bill que présente l'honorable député, mérite mon approbation. Que ce soit un bill praticable ou impraticable, qu'il ait été rédigé soigneusement ou non, le principe n'en est pas moins juste. Si le bill n'est pas praticable, je crois qu'il peut être perfectionné. Ainsi je me ferai un plaisir de l'appuyer, lorsque l'occasion se présentera, car il devrait y avoir une loi effective de ce genre.

M. W. F. MACLEAN : je puis bien me soumettre. . . . .

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne peut pas prendre la parole une seconde fois.

M. MACLEAN : J'en ai le droit.

M. l'ORATEUR : Je ne le crois pas ; le droit de réplique sur une motion tendant à l'adoption d'un article de l'ordre du jour n'existe pas. La proposition est de voter la 2e lecture du bill (n° 9).

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Il se peut que tout ait été dit sur cette mesure, mais cela n'empêche pas un député de définir sa position. Le bill comprend trois articles, dont deux ont été amplement discutés et un autre, le deuxième, auquel on a à peine fait allusion. L'article 2 propose d'amender l'article 193 de la loi des chemins de fer, 1903, qui se rapporte au droit des compagnies de téléphone de poser leurs instruments dans les gares de chemins de fer et ce sujet est laissé à l'autorité de la commission des chemins de fer.

Cet article dit que la compensation accordée en retour de ce privilège, sera raisonnable ; l'article est conçu dans les termes suivants :

Le chiffre de cette considération doit se borner au préjudice direct et immédiat réellement souffert en conséquence de cette construction de ce service et de cet entretien, de la part de la compagnie du chemin de fer, à cette gare ou ce local, à l'exclusion de toute cause, matière ou affaire en dehors de cette construction, ce service et cet entretien.

J'approuve entièrement cette disposition. L'article n'est peut-être pas très clairement rédigé, mais l'idée en est excellence. Si cet article était unique, on pourrait parfaitement l'envoyer tel quel devant le comité,

M. E. D. SMITH.

pour y discuter le principe en jeu et tâcher de faire amender la loi dans ce sens.

Mais cet article n'est pas le seul, et c'est dans les autres que surgissent les difficultés. L'article 1er demande d'ajouter quatre mots à l'article 3 de la loi des chemins de fer. Cette loi des chemins de fer comporte au delà de 300 articles. Elle institue un tribunal inconnu auparavant au Canada et comme il n'en existe probablement pas dans le monde entier. La loi donne à ce tribunal des pouvoirs très étendus et la surveillance presque absolue des chemins de fer. Malheureusement, cela ne comprend pas l'Intercolonial, mais j'espère que cela viendra bientôt.

En instituant ce tribunal, nous avons défini ses attributions et indiqué la procédure qui devra être suivie, et au cours de la loi, mention est faite des compagnies de chemins de fer et des questions se rapportant aux chemins de fer, plus de cent fois. Plus de cent articles, peut-être, ont trait à la procédure à suivre devant ce tribunal, et il n'est pas possible de supposer que par l'addition de quatre mots on obtiendrait la réforme que demande l'opposition. Je dis l'opposition, car je crois exprimer l'opinion de la grande majorité, sinon l'unanimité des membres de la gauche, en disant qu'il serait expédient de mettre les compagnies de messageries sous la direction de la commission des chemins de fer.

J'ai entendu avec plaisir les remarques de l'honorable ministre de la Justice, car cela prépare les voies pour la proposition de loi que doit déposer l'honorable député du comté de Prince-Edouard (M. Alcorn). Je considère donc qu'il serait imprudent d'adopter le 1er article du bill déposé par l'honorable député de York-sud, car nous nous exposerions à devenir la risée du public et que nous soyons avocats ou non, notre réputation comme législateurs, ne pourrait qu'en souffrir. L'article tel que modifié, se lirait comme suit :

Le présent acte s'applique à toutes personnes. compagnies de messagerie, et de chemin de fer autres que les chemins de fer de l'Etat qui relèvent du parlement du Canada et doit s'interpréter comme ne formant qu'un avec l'acte spécial, auquel il est par le présent incorporé, sauf les dispositions ci-dessous.

Il suffit de lire cet article pour comprendre qu'on se trouve, dès le début, en présence d'innombrables difficultés, provenant, non seulement de l'exemption des chemins de fer de l'Etat, mais aussi des dispositions de l'acte spécial et autres se rapportant uniquement aux chemins de fer. Mais là n'est pas la seule difficulté, car s'il ne s'agissait que de refondre l'article 3 de la loi des chemins de fer nous pourrions nous mettre à l'œuvre et y arriver. Mais chaque fois que quelqu'un s'adresserait à la commission pour se plaindre d'une compagnie de messagerie, en vertu de cette loi, la commission se trouverait réduite à l'impuissance.

J'ai déjà dit, dans une occasion précédente, que j'étais en faveur de cette réforme proposée par l'honorable député de York-sud, et il est regrettable que bien souvent l'attitude de la Chambre sur ces questions soit représentée au public sous un faux jour. Un journal que je ne nommerai pas, mais qui est généralement mieux inspiré, s'en prenait dernièrement à plusieurs membres de cette Chambre et plus particulièrement à l'honorable chef de l'opposition comme un des adversaires du projet de mettre les compagnies de messageries sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Cela n'est injuste ou malhonnête, que selon que l'attaque a été faite intentionnellement ou sans propos délibéré.

Voici ce qui en est. Lorsque la proposition fut déposée, l'honorable député de York-sud se trouva tout à coup en présence d'obstacles presque insurmontables, et l'honorable chef de l'opposition prit la parole pour l'aider à les aplanir, et il déclara qu'il ne pouvait pas appuyer cet article du bill, parce qu'il le considérait d'une application impossible, mais qu'il était tout à fait en faveur de l'idée de mettre ces compagnies de messageries sous la direction et juridiction de la commission des chemins de fer; il ajouta qu'il espérait qu'un projet de loi pratique, serait déposé à cet effet. Je crois même, qu'il est allé jusqu'à dire qu'au besoin, il se chargerait lui-même de l'affaire, et qu'un membre de la gauche déposerait un bill pour que les compagnies de messageries soient effectivement et virtuellement sous la direction de la commission des chemins de fer.

Cette promesse faite au nom du parti conservateur a été tenue comme le sont toutes les promesses du parti conservateur, et depuis quelques jours le député de Prince-Edouard a donné avis du dépôt d'un bill. Je l'ai lu, mais je n'avais pas besoin de le voir pour être certain que s'il est adopté, il nous donnera une loi applicable et nous assurera la réforme que demande le public.

Si, à l'exemple d'un grand nombre de membres de cette Chambre je ne puis pas appuyer le bill de l'honorable député de York-sud, mon honorable ami peut s'en consoler, car il aura la satisfaction de voir réussir son projet, dès cette session.

Si je ne savais pas qu'un autre bill dût bientôt être déposé par l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn), je serais disposé, en dépit des formidables difficultés que suscite ce premier article, à voter pour l'adoption du bill de l'honorable député de York-sud, parce que je considère que le Gouvernement a eu tout le femps nécessaire pour agir. Il y a deux ans, quand la Chambre fut saisie de cette question, pour la première fois, on prétexta que la loi des chemins de fer venait à peine d'être votée, et qu'il valait mieux attendre pour en étudier le fonctionnement. Aujourd'hui, le délai est suffisant et le Gouvernement devrait être prêt. Je répète que si je n'avais pas su qu'un autre bill devait être déposé, j'aurais voté pour que celui de l'honorable député de York-sud, que je ne crois pas susceptible d'exécution fut envoyé devant le comité, où nous aurions pu le modifier.

Quant au tax de deux cents par mille, je pourrais peut-être me ranger à l'avis de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster), mais je tiens à bien définir ma position. La première fois que cette proposition nous fut faite par l'honorable député de York-sud, je l'ai appuyée ; je n'en était pas très enthousiate, mais je l'ai fait, parce que je savais que la grande majorité des cultivateurs d'Ontario demande un abaissement au tarif des chemins de fer. Je l'ai appuyée aussi, parce qu'à ce moment, nous n'avions pas d'autre proposition plus acceptable et qu'en votant cette loi nous ne courrions pas le risque de faire disparaître quelques-unes de nos voies ferrées d'importance secondaire. Nous avions cette garantie que tant que les recettes d'une compagnie n'auraient pas atteint un chiffre déterminé, le tarif de deux centins, ne serait pas obligatoire.

Mais aujourd'hui nous sommes en présence d'une proposition dépouillée de toute condition ; on demande que tous les chemins de fer soient astreints au tarif de deux cents par mille. La contre-proposition de l'honorable député de Grey-sud (M. Sproule) me semble raisonnable ; je crois aussi qu'en imposant un tarif uniforme de 2 cents, nous ferons disparaître certaines lignes moins puissantes, dans les districts qui peuvent moins facilement en être privés, c'est-à-dire dans les campagnes et les endroits les moins peuplés. Les compagnies ayant des embranchements dans ces régions diraient : ce tarif ne donne pas de bénéfice, et nous allons cesser d'exploiter cet embranchement. Cela s'est déjà vu par le passé et nous rendrions probablement un très mauvais service à une classe de la population qui a un grand besoin de communications par voies ferrées.

Si l'honorable député de York-sud était revenu cette année avec la même proposition qu'il y a deux ans, je l'aurais appuyée, comme je l'ai appuyée alors. Je considère qu'il est non seulement à propos mais nécessaire que les tarifs des chemins de fer soient sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Si ces tarifs, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, échappaient à la juridiction de la commission, il serait du devoir du Parlement, dans l'intérêt de tout le pays, de prendre les mesures nécessaires pour remédier à cet état de choses.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'un chemin de fer n'a que trois sources de revenu, le transport du courrier, des marchandises et des voyageurs. Si on tire la couverture trop d'un côté, vous découvrez l'autre côté, et si on oblige les compagnies à trop abaisser le tarif des voyageurs, il en résultera qu'elles devront l'élever sur les marchandises. L'objection n'aurait pas été suffisante

pour m'empêcher de voter en faveur d'une proposition mitigée, comme celle qui nous a été soumise il y a deux ans, mais il faut bien en tenir compte quand il est question d'appliquer un tarif obligatoire et uniforme de 2 centins à tous les chemins de fer du Canada. Il faut nécessairement songer aux conséquences que cela pourrait avoir pour la classe agricole.

Le marché intérieur est très précieux, et si on abaisse le tarif pour les voyageurs, au plus bas taux possible, les compagnies se présenteront devant la commission des chemins de fer et lui diront : Nous avons des obligations fixes ; nous avons des intérêts à payer, nous avons les frais d'exploitation à solder et le transport des voyageurs ne nous rapporte que tant ; nous sommes par conséquent, obligées d'augmenter le tarif pour le transport des marchandises.

Or, sur qui retombe le coût du transport des marchandises, si ce n'est sur le cultivateur, qui envoie ses produits au marché et rapporte chez lui les articles dont il a besoin, y compris, les instruments aratoires ?

Lorsqu'il s'agit de régler cette question, soit directement au moyen d'une loi, soit par l'entremise de la commission des chemins de fer, il faut être très prudent, et prendre bien garde de causer un tort considérable à la classe agricole, en voulant lui procurer de plus grands avantages.

Je répète donc que j'approuve l'article 2 du bill ; que je considère l'article 1er comme inapplicable et que de plus, nous aurons incessamment à nous occuper d'une proposition qui nous donnera sûrement et effectivement la réforme désirée, en mettant les compagnies de messageries sous la juridiction de la commission des chemins de fer, et finalement, en aucun cas, je ne pourrais voter en faveur de l'article 3 tel qu'il est rédigé.

M. F. R. LALOR (Haldimand) : Je désire exposer brièvement ma manière de voir sur la question qui nous occupe. J'ai suivi attentivement les arguments invoqués par les orateurs des deux côtés de la Chambre.

Voici une proposition que les deux partis pourraient être unanimes à approuver, et cependant c'est à qui expliquera les raisons qu'il a de combattre le bill. On déclare que le principe du bill est inattaquable ; que le tarif du transport des marchandises doit être sous la juridiction de la commission des chemins de fer et que le tarif de 2 cents par mille pour les voyageurs serait une excellente chose, mais malgré cela, on trouve toujours quelque excuse pour combattre le projet.

Il est naturel que les avocats qui font partie de cette Chambre—et ils sont nombreux—trouvent à redire à un bill déposé par un profane. On s'évertue à démontrer que le bill n'est pas bien rédigé, qu'il contient des erreurs et des omissions, au point de vue légal.



Si c'est tout ce qu'on reproche au bill, pourquoi tous ces savants avocats ne proposent-ils pas des amendements qui feraient disparaître les erreurs et combleraient les lacunes ? Cela serait facile et je ne crois pas que le peuple accepte les excuses que l'on donne pour rejeter le bill de l'honorable député de York-sud, car je suis convaincu, que les cultivateurs et le public, en général, désirent que le tarif des compagnies de messageries soit sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Cette commission revise et approuve les tarifs des compagnies de chemins de fer et pourquoi ne lui donnerait-on pas les mêmes pouvoirs à l'égard du tarif des compagnies de messageries ? Elle peut tout aussi facilement réglementer une classe du tarif des chemins de fer que l'autre, et c'est pour cela que je dis que la commission devrait aussi avoir juridiction sur le tarif des compagnies de messageries.

Ces dernières compagnies exercent, pour ainsi dire, un monopole dans ce pays. Nous sommes forcément obligés d'accepter les taux qu'elles nous imposent, quelque élevés qu'ils soient. Le producteur de fruits, le marchand, le cultivateur et le fabricant sont obligés de payer ce que ces compagnies demandent et dans les villes qui ont l'avantage de n'avoir qu'une seule ligne de chemin de fer, les compagnies de messageries s'entendent pour supprimer la concurrence et le public est obligé de se soumettre à leurs exigences.

L'honorable député de Peterborough-est (M. Finlay) nous a expliqué que ces compagnies vont enlever, et livrer les colis à domicile, mais il me permettra de lui faire observer que ceci ne relève que de l'initiative privée de l'agent de chaque compagnie, dans chaque localité.

Il n'est pas dans les règlements des compagnies de messageries, qu'elles devront aller enlever, ou livrer à domicile les colis qu'elles transportent, mais si l'agent est un homme entreprenant, comme celui de la ville où j'habite, il organise un service de livraison à domicile dans sa localité, pour augmenter les affaires de sa compagnie et, du même coup, grossir la commission qu'il retire. Dans les autres villes, où l'agent manque d'esprit d'entreprise, on ne va pas chercher les colis à domicile.

M. FINLAY : Je ne parlais pas du tout de Peterborough, mais du petit village de Norwood.

M. LALOR : Je demande pardon à l'honorable député, mais cela ne change absolument rien à la question. Pourtant je croyais que l'honorable député habitait Peterborough.

M. FINLAY : Non.

M. LALOR : Cela ne fait aucune différence. Dans la ville où habite l'honorable député, il y a probablement un agent entre-

prenant qui envoie chercher les colis à domicile ; mais la compagnie de messagerie ne l'y oblige pas. Je considère que le tarif de ces compagnies est trop élevé. Je suis un des grands industriels de la ville où j'habite et une notable partie de mes produits est expédiée par messagerie. J'ai des commis voyageurs dans tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique, et j'envoie des colis par messagerie jusque dans la Colombie-Anglaise, et les taux de transport sont certainement trop élevés.

Je ne crois pas que l'honorable représentant d'un comté de la Colombie-Anglaise (M. Macpherson) qui a pris la parole, il y a un instant, reçoive beaucoup de colis par messagerie, car il ne serait pas satisfait des taux actuels.

M. MACPHERSON : L'honorable député veut-il dire que j'ai parlé des compagnies de messageries ?

M. LALOR : C'est ce que j'ai compris.

M. MACPHERSON : Je n'en ai pas dit un mot.

M. LALOR : J'accepte l'explication de l'honorable député mais j'avais compris autrement.

Quant au tarif des voyageurs, je crois que les compagnies de chemins de fer commettent une grande erreur en exigeant des prix aussi élevés. Je suis convaincu que si le tarif était abaissé à 2 cents par mille, le nombre des voyageurs doublerait et les compagnies feraient plus de bénéfices qu'aujourd'hui, avec leur tarif élevé. On sait ce qui arrive, lorsqu'il il y a des excursions à prix réduits. Pendant l'exposition de Toronto, des foules énormes profitent des prix réduits pour voyager.

Plusieurs excuses ont été données pour ne pas réduire le tarif. La principale, que nous n'entendons pas pour la première fois, c'est que si le tarif des voyageurs est abaissé, il faudra augmenter celui des marchandises. Cet argument ne vaut absolument rien ; c'est un prétexte qu'on invente pour combattre ce bill. Le tarif des marchandises est réglementé par la commission des chemins de fer et à l'heure qu'il est, les compagnies exigent tout ce qu'elles peuvent exiger pour le transport des marchandises ; si elles pouvaient exiger plus, elles le feraient certainement. C'est un argument ridicule, auquel les cultivateurs de ce pays ne se laisseront pas prendre.

Les contribuables du comté que j'ai l'honneur de représenter sont en faveur d'un tarif à 2 cents par mille, et je ferai tout en mon pouvoir pour l'obtenir, car je suis convaincu que ce serait une réforme avantageuse et pour la classe agricole et pour les compagnies de chemins de fer. Je ne veux pas occuper inutilement le temps de la Chambre, et je termine en répétant que dans l'intérêt du comté que je représente, et plus particulièrement dans l'intérêt des cultivateurs de ce comté, mon intention est d'appuyer le bill déposé par l'honorable député de York-sud (M. Maclean).

M. GEO. O. ALCORN (Prince-Edouard) : Monsieur l'Orateur, je n'entends par parler longuement, mais je crois devoir exposer quelques-unes des raisons pour lesquelles ce bill, à mon sens, ne devrait pas être maintenant lu une deuxième fois. Comme l'a expliqué l'honorable député qui a déposé le bill (M. Maclean) l'article 1er a pour objet, ou est censé avoir pour objet, d'amener les compagnies de messageries sous la juridiction de la commission des chemins de fer. J'ai passablement étudié cette question et cependant, je n'ai pas réussi à comprendre par quels moyen ce 1er article nous donnerait le résultat qu'on a en vue. Le sens de l'article, appliqué à la loi des chemins de fer est très difficile à saisir. Je dirai même que je ne suis pas parvenu à lui trouver la moindre signification.

M. W. F. MACLEAN. Avez-vous compris qu'il y avait un principe en jeu ?

M. G. O. ALCORN: Personne ne s'attaque à l'idée d'amener les compagnies de messageries sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Ni dans cette Chambre ni ailleurs je n'ai entendu émettre une seule opinion hostile à cette réforme, mais je considère que ce premier article du bill est tout à fait impuissant à nous la donner. L'honorable député qui a déposé le bill n'a pas même cherché à expliquer comment il espère arriver à son but, au moyen de cet article. Ainsi que la chose a déjà été annoncée, et ainsi qu'on peut le constater par la lecture des procès-verbaux, j'ai donné avis d'une proposition de loi que j'espère déposer dans quelques jours et dans laquelle je me suis efforcé de régler toute la question. Il conviendrait, pour le moins, de me laisser déposer mon bill, avant de voter la deuxième lecture de celui-ci.

L'honorable député (M. Maclean) dit encore que le deuxième article de son bill a trait à l'installation des appareils des lignes téléphoniques dans les gares de chemins de fer. Cette question est réglée par le bill déposé aujourd'hui par le ministre des Chemins de fer et cet article du présent bill est, par conséquent, inutile.

L'article 3 demande un tarif de deux cents par mille, sur les chemins de fer. Je ne puis m'empêcher de croire que les agitateurs qui demandent aujourd'hui un tarif de 2 cents, seraient les premiers, si cet article était voté, à demander un tarif de 1½ cts, ou de 1 cent par mille. Beaucoup de ceux qui entreprennent de discuter cette question, dans les réunions populaires, en parlent sans bien la connaître. Dans tous les cas, les circonstances sont exactement aujourd'hui ce qu'elles étaient il y a deux ans, quand cette question a été discutée à fond, et la Chambre ne voudra pas se décerner un brevet d'incapacité en défaisant ce qu'elle a fait, puisque les conditions sont les mêmes.

M. J. D. REID (Grenville) : L'honorable ministre des Chemins de fer dit que les compagnies de messageries ne sont pas subventionnées, mais comme les compagnies de chemins de fer reçoivent des subventions, et vu que les compagnies de messageries et les compagnies de chemins de fer sont intimement liées les unes aux autres, la chose n'est pas aussi claire qu'il le prétend. L'argument du ministre de la Justice que ces compagnies de messageries se servent également des lignes de vapeurs, rend peut-être plus difficile le projet de les amener sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Je suis en faveur d'une surveillance exercée sur le tarif des compagnies de messagerie, mais après avoir entendu les arguments des hommes capables des deux partis, qui ont pris part à cette discussion, je considère que le présent bill n'est pas rédigé de manière à obtenir ce résultat. Puisque l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) doit déposer prochainement un bill soigneusement préparé sur cette même question, je crois que nous perdons notre temps ce soir et qu'il vaut mieux attendre le bill de mon honorable ami (M. Alcorn) pour discuter toute la question en parfaite connaissance de cause. J'ai l'honneur de proposer le renvoi de la suite de la discussion.

M. W. F. MACLEAN : Je trouve enfin l'occasion de répondre aux différentes opinions qui ont été émises ce soir et je ne crois pas avoir à me préoccuper outre mesure des attaques qui m'ont été prodiguées. Je me sens encouragé à persévérer dans cette voie, par la remarque de ce vieux maréchal ferrant du Yorkshire qui avait affaire à un cheval récalcitrant : " Il n'y a rien comme d'appliquer le tord-nez ". Il faut employer le même procédé à l'égard du Gouvernement, sans quoi, on n'en peut attendre aucune mesure de progrès. Aujourd'hui, le ministre de la Justice est obligé d'accepter trois principes relatifs aux téléphones, pour lesquels il m'anathématisait, il y a trois ans. Il vient de poser comme règle que tout service public concédé à une compagnie privée doit être réglementé par le Gouvernement. Si cette règle peut être appliquée aux compagnies de téléphones, pourquoi ne pourrait-il pas l'appliquer aussi aux compagnies de messageries ? J'ai été critiqué de tous côtés, par des hommes très compétents, et je n'ai pas été peu surpris de voir le grand nombre de partisans que l'honorable ministre de la Justice a trouvé sur les bancs de l'opposition. On aurait pu croire que tous ses partisans sont de ce côté-ci de la Chambre et qu'il n'en a pas sur les bancs de la droite. Pour répondre aux reproches de mes amis, je dirai qu'à titre de député, j'ai parfaitement le droit d'énoncer un principe devant la Chambre, quelle que soit la forme qu'il me plaise de lui donner. J'aurais pu déposer une résolution disant :

Cette Chambre est d'opinion que les tarifs des compagnies de messageries doivent être réglementées par la commission des chemins de fer. J'étais libre aussi d'émettre la même idée, au moyen d'un bill, comme je l'ai fait. Je n'ignorais pas que la question présentait certaines difficultés, mais je savais aussi que j'avais le droit de saisir la Chambre d'une proposition et que si le principe en était adopté, nous pourrions ensuite en étudier les détails en comité et la modifier s'il y avait lieu.

Pourquoi avons-nous un ministre de la Justice et un personnel de juristes éminents; pourquoi la Chambre se forme-t-elle en comité général; pourquoi avons-nous un ministre et un ministère des Chemins de fer, si ce n'est pour que tous apportent leurs concours aux délibérations de cette Chambre et aident les députés à faire des lois ?

J'étais dans mon droit et l'honorable député de Prince-Edouard qui a entrepris de me faire la leçon, prétend qu'il a un bill parfait, sur cette même question—nous aurons bientôt l'occasion de voir s'il est aussi parfait qu'il le dit.

Beaucoup de députés se sont attachés à critiquer la rédaction du bill et ont pris ce moyen de se soustraire à leur responsabilité. Un simple député n'est pas tenu de donner une forme irréprochable à un bill. D'ailleurs, je sais à quoi m'en tenir, sous ce rapport. Il m'est déjà arrivé de m'assurer, à prix d'argent, les services d'un spécialiste éminent pour rédiger un bill relatif aux téléphones et tout ce que j'en ai eu, c'est qu'il a été envoyé devant un comité spécial qui n'a rien épargné pour l'empêcher d'être adopté. Et ceux qui l'ont fait échouer, où sont-ils aujourd'hui ? Ils sont disparus de la scène parlementaire. L'un d'eux a été juge et j'apprends aujourd'hui même, qu'on vient de lui confier une situation encore plus élevée. Il y a deux ans, j'avais dépensé une somme assez considérable pour déposer un bill irréprochable dans la forme, et on a bien trouvé de mieux à faire que de l'étouffer devant un comité spécial.

Si quelqu'un veut affirmer dans cette Chambre un principe favorable au peuple, quoiqu'il fasse, il trouvera quelqu'un pour lui barrer la route. Mais celui qui persévère et qui sait appliquer le tord-nez à propos, est certain de voir, un jour ou l'autre, ses adversaires se ranger à son opinion.

Je défie qui que ce soit de prétendre que les tarifs des compagnies de messageries ne devraient pas être sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Cela ne fait doute pour personne. Tous ceux qui ont pris la parole ce soir, sont en faveur du principe, et cependant, tous se donnent la main pour faire échouer le bill.

Par qui cette réforme est-elle demandée ? Elle est demandée par les cultivateurs du pays, qui y ont un grand intérêt, qui nous l'ont fait savoir à maintes reprises et cependant nous avons entendu ce soir des orateurs qui se disent les représentants de districts agricoles combattre les intérêts des cultivateurs.

Tous ont quelque chose à dire en faveur de la classe agricole, mais ils en ont beaucoup plus encore à dire en faveur des compagnies de messageries. L'honorable ministre de la Justice, avec sa manie de fendre les cheveux en quatre, est venu nous parler des difficultés que présente la question. Il dit que les expéditions des compagnies de messageries se font partie par chemin de fer et partie par eau, et son ami l'honorable député d'Hamilton, un ci-devant avocat d'une compagnie de chemin de fer, habitué de longue date à combattre les réformes réclamées par le public, nous demande comment se feront les expéditions de numéraire.

Ce que je demande, c'est que la Chambre décide de quelle manière se feront les quatre-vingt-quinze centièmes des affaires des compagnies de messageries, qui se font sur le réseau d'une seule compagnie de chemin de fer. C'est ce que veulent faire décider les cultivateurs, les producteurs de fruits et beaucoup d'autres ; ils ne se contenteront pas des excuses futiles qui ont été données ce soir et dans d'autres occasions.

J'ai été surpris d'entendre les honorables députés admettre le principe du bill, et me faire ensuite toute sorte de menaces—c'est à peine si on ne m'a pas lu la loi concernant les émeutes—sous prétexte que mon bill n'était pas convenablement rédigé. Le principe du bill est juste et quand le principe est juste, il est facile de lui trouver une rédaction appropriée.

Je comptais que les députés qui ont admis le principe sur lequel repose le bill m'aideraient, aux séances du comité, à le faire prévaloir ; mais non, ils se sont tournés contre moi. Fort bien, messieurs ! Je suis capable de conduire ma propre barque ; les principes que je défends, je puis les insérer dans des propositions de loi, et les critiques que l'on a déversées ce soir sur mon bill me laissent assez froid. Je reviens à la réglementation des tarifs des chemins de fer que l'on a dénoncé ce soir avec un ensemble si touchant.

Tous les membres de cette Chambre sont en faveur de l'abaissement des tarifs des voyageurs, mais ils craignent en même temps un relèvement des taux de transport des produits agricoles. C'est le cultivateur qui réclame le transport à meilleur marché des voyageurs. Ainsi, le cultivateur du Nord-Ouest ne peut voyager en chemin de fer sans payer quatre cents par mille de parcours. Est-ce juste ? Sait-on que depuis leur établissement en ce pays les chemins de fer n'ont jamais modifié leurs tarifs de voyageurs ? Ils ont bien abaissé et même réduit de moitié une demi-douzaine de fois leurs tarifs de marchandises, mais ils se sont gardés de toucher à ceux des voyageurs. Ceux-ci ont pourtant droit à certains égards ; mais quand on propose la réduction des tarifs qui les concernent, les députés se mettent à verser des larmes sur le malheureux cultivateur qui verra relever le coût du transport des produits. Aux Etats-Unis, c'est le cultivateur qui réclame la réduction des tarifs des voyageurs ; je vais citer des faits à l'appui de cet avancé et réduire à néant le fragile échafaudage des arguments que l'on a invoqués ce soir.

Le ministre de la Justice peut se flatter de compter un nombre respectable de partisans en cette Chambre, car il lui suffit de lever le doigt pour que tous les députés agissent à sa guise. Je l'en félicite. Autrefois, quand un chef avait l'appui de l'un des côtés de la Chambre, il passait pour assez habile ; mais les choses sont changées. Je crois donc que le premier ministre ferait bien de céder le pas à ce nouveau Goliath de la province de Québec qui a su gagner les deux côtés de la Chambre à la cause des compagnies de chemins de fer du Canada.

Un DEPUTE : Ah ! Grands dieux !

M. MACLEAN : Voilà un honorable député qui n'aime déjà plus son nouveau chef; il y a pourtant à peine cinq minutes qu'il est sous ses ordres.

A ceux qui crient sur tous les tons que la réduction des tarifs des voyageurs va ruiner les compagnies de chemins de fer et entraîner l'augmentation des taux de transport des produits agricoles, je vais donner lecture d'une lettre que le commissaire particulier du " New York Herald ", à Chicago, adressait à ce journal le 4 mars courant. Cette lettre fera voir quel est le sentiment de la population américaine en cette matière :

Les chemins de fer de tous les états situés à l'est du Mississipi sont menacés de voir leurs tarifs de voyageurs réduits à deux cents par mille de parcours. Il est presque indubitable que cette réforme devra s'effectuer dans un avenir prochain. Les chemins de fer reconnaissent que rien ne saurait entraver le mouvement qui se fait dans ce sens.

L'exemple donné par l'Ohio devient contagieux ; on demande de la célérité, et l'on compte que plusieurs états verront leurs vœux se réaliser dès que leurs nouvelles législatures se seront assemblées. Dans l'Indiana, la campagne électorale se fait pour ainsi dire sur la question du tarif à deux cents, car la plupart de ceux qui seront élus l'automne prochain se sont engagés tacitement, sinon ouvertement, à favoriser l'établissement de ce tarif.

On estime que rien ne favorisera plus la cause du tarif à deux cents que l'attitude prise par M. Charles S. Mellen, président du chemin de fer de New-York à New-Heaven et à Hartford, qui a réduit les tarifs sur différentes divisions et annoncé son intention d'effectuer sans retard d'autres réductions semblables sur tout le réseau.

La traction électrique constitue aussi un facteur important. Dans tous les territoires où l'électricité fait concurrence à la vapeur, les tarifs n'excèdent jamais deux cents ; les chemins de fer à vapeur se voient de plus en plus obligés de restreindre leur trafic à l'entier parcours et d'abandonner au " trolley " le trafic de gare à gare.

Voyant l'essor formidable qu'a pris le trafic-voyageurs à la faveur de tarifs réduits des

lignes électriques et des tarifs spéciaux des chemins de fer à vapeur, nombre de spécialistes ont cessé de considérer le tarif à deux cents une calamité irréparable ; ils croient sincèrement que la réduction aura pour effet d'enrayer la concurrence des lignes électriques et de créer un courant formidable de trafic nouveau. C'est ce qui explique pourquoi les chemins de fer de l'Ohio n'ont pas encore contesté devant les tribunaux la constitutionnalité de la nouvelle loi ; ils veulent d'abord constater quelles seront les conséquences de cette loi par rapport à leurs recettes, et nombre d'entre eux espèrent que l'expérience tournera à leur avantage.

L'état du Michigan a pris l'initiative de la réduction des tarifs des voyageurs, mais la loi y est graduée, c'est-à-dire qu'elle tient compte des recettes des chemins de fer. Les tarifs permis varient entre quatre cents sur certains chemins du nord de la péninsule, et deux cents sur les lignes principales du sud de l'état.

Cette loi a eu pour effet de doter la population du Michigan d'un tarif de deux cents sur plus de sept cents milles de parcours des lignes principales, et de deux cents et demi sur quatre cents autres milles de chemin. L'application de cette loi a été éminemment avantageuse à la population de l'état et, autant qu'on peut savoir, n'a pas nui aux recettes des chemins de fer.

Dans l'état de New-York, il a été présenté au moins dix bills tendant à réduire les tarifs des voyageurs de trois cents à deux. L'un de ces bills fixe le tarif à un cent et demi, et les dispositions de tous les autres bills encore à l'étude visent d'une manière générale tous les chemins de fer qui sillonnent l'état.

Il est probable que les législatures du Massachussetts, du Connecticut et du Rhode-Island n'interviendront pas, parce que le président du chemin de fer de New-Haven, M. Mellen, a pris de son plein gré l'initiative de la réduction des tarifs. Grâce à cette réduction, la population de l'ouest du Massachusetts et d'une partie considérable du Connecticut jouit maintenant du tarif à deux cents par mille de parcours.

En outre, M. Mellen a fait savoir à ses directeurs qu'il projette d'effectuer une réduction semblable sur toute la division dite "Old Colony", qui traverse les parties est et sud-ouest du Massachusetts et une partie du Rhode-Island. A l'heure qu'il est, le tarif de la ligne principale du New-Haven, entre Boston et New-York, est d'un peu plus de deux cents par mille, mais M. Mellen a formellement déclaré qu'il entend établir un tarif uniforme de deux cents sur toutes les lignes de la compagnie. La force de la concurrence obligera sans doute le Boston et Albany et le Boston et Maine à suivre l'exemple donné par M. Mellen.

Le gouverneur Henly, de l'état de l'Indiana, a décidé que la législature devra, à sa prochaine session spéciale ou régulière, voter une loi fixant à deux cents le tarif-voyageurs de toutes les lignes de chemins de fer qui sillonnent l'état. Le public est mécontent parce qu'une forte partie du trafic d'entier parcours se fait à raison de deux cents le mille tandis que les habitants de l'état se voient obligés de payer trois cents.

L'état de l'Iowa s'en vient rapidement du côté des partisans du tarif à deux cents. Le gouverneur Gumpers s'est prononcé en faveur de l'établissement d'une loi obligeant les compagnies à vendre des livrets de famille grâce auxquels les voyages en chemins de fer reviendraient à deux cents le mille. Il convient de noter à ce propos que la législature a mis à l'étude un bill interdissant l'octroi de permis de circulation aux aspirants aux charges publiques, aux délégués de conventions, aux membres des comités politiques et aux fonctionnaires publics, les notaires exceptés.

Le secrétaire de l'état du Wisconsin s'est plaint à la commission des chemins de fer d'avoir été contraint de payer trois cents par mille à bord des convois de chemins de fer du Wisconsin ; il allègue que c'est là un tarif excessif. La commission est puissante en ce qu'il lui est loisible de réglementer les tarifs ; et comme la population de l'état demande la réduction du coût du transport, il est à peu près certain que le tarif à deux cents va être imposé aux chemins de fer de cette région-là.

S'il n'en eût tenu qu'au gouverneur, la législature de la Pennsylvanie aurait, à sa dernière session, fixé à deux cents le tarif des voyageurs. Il est certain qu'à la session de janvier prochain il sera présenté un bill dans ce sens.

La législature de la Virginie est saisie d'un bill fixant le tarif à deux cents ; ce bill sera vraisemblablement adopté.

Dans l'état de l'Illinois, la commission d'Etat s'est récemment prononcée en faveur de la réduction à deux cents, mais on prendra une décision plus tard, le comité ayant encore d'autres investigations à faire.

A-t-on jamais eu de preuve plus évidente du désir qu'ont les Américains de voir le tarif à deux cents prévaloir aux Etats-Unis? Et ce tarif, on le leur accorde presque chaque fois que les législatures interviennent directement ou que les cultivateurs en font eux-mêmes la demande. J'aimerais bien les entendre élever ici la voix ceux qui prétendent que nos cultivateurs aiment mieux payer trois et même quatre cents le mille que de bénéficier d'un tarif à deux cents, et que les représentants du peuple sont tenus de rejeter ma proposition de loi. Ces messieurs ont approuvé à tour de rôle le principe sur lequel elle repose, mais il faut la rejeter, disent-ils, parce qu'elle n'est pas rédigée en des termes susceptibles de contenter les avocats. Je crois avoir exposé les raisons qui militent en faveur de l'adoption de ma proposition. Allons-nous renoncer au principe que j'ai défendu et que d'autres ont défendu comme moi ce soir, parce qu'un membre de cette Chambre, si versé fût-il dans la connaissance de la loi et dans l'emploi des termes légaux, a promis de faire une proposition semblable à la mienne, mais couchée en d'autres termes? Comment justifier une telle manière d'agir ? C'est de l'avocasserie de la pire espèce. C'est une question de principe que je pose et sur laquelle j'invite la Chambre à se prononcer. Le principe de ma proposition étant adopté, pourquoi le solliciteur général, dont le savoir légal est très grand, ne rédige-t-il pas lui-même un projet de loi ? Ce principe, le ministre de la Justice s'est vu contraint de le reconnaître ce soir même, mais il ne l'a fait qu'après avoir pris langue avec l'honorable député de Hamilton (M. Barker), aux pieds duquel il étudie la loi des chemins de

M. W. F. MACLEAN.

fer. Cet honorable député ayant dit que la réglementation des tarifs des messageries devait relever de la commission des chemins de fer, le ministre de la Justice se rangea à son avis, tout en ayant soin de se déclarer impuissant à trouver des termes pour formuler une proposition dans ce sens. Voilà un subterfuge digne d'un jurisconsulte de bas étage. Le ministre de la Justice approuvant le principe fondamental de ma proposition, c'est à lui que le devoir incombe de l'exprimer en termes appropriés. Je laisse là la question qui me sépare de mes collègues de la Chambre. Je n'ai attaqué personne.

Quelques DEPUTES : Ah non !

M. MACLEAN : Non, en effet ; j'ai présenté mon bill et l'ai appuyé de mon mieux. Puisque ce bill est présenté et que les principes fondamentaux en sont admis, je ne conçois pas qu'on doive le rejeter pour l'unique raison qu'il n'est pas rédigé de façon à contenter certain personnage. Il est du devoir de la Chambre de poursuivre l'étude de ma proposition et d'en modifier le texte à son gré. C'est de l'enfantillage que de prétendre, comme on le fait si souvent, que nul ne peut être parlementaire à moins d'être avocat. Je n'ai ménagé ni mon temps ni mes peines pour me mettre en situation de remplir convenablement mes devoirs de représentant du peuple, et j'en suis encore à apprendre que, dans la mère patrie, l'on fasse un crime à un membre du Parlement de ne pas être avocat et de ne pas savoir rédiger à la satisfaction des avocats une loi dont le principe fondamental a été approuvé par la Chambre. Au parlement britannique, la meute des avocats est impuissante à gagner un seul député à la cause des compagnies, mais on y a des égards pour celui qui défend un principe, et lorsque ce principe est accepté, le parlement charge des avocats, des hommes dont on paie les services, de rédiger un bill où il sera exposé en des termes appropriés. Dans le cas actuel, tous les députés se prononcent en faveur du principe que je défends, mais tous sont également disposés à le repousser. Libre à eux d'agir de la sorte ; le peuple leur règlera leur compte.

M. A. BRODER (Dundas) : Je ferai quelques observations à titre de profane différant d'opinion avec un de ses semblables. L'honorable député qui vient de reprendre son siège se plaint d'avoir été traité comme un chien galeux. Comme tous ceux de son espèce, le chien galeux ronge aussi son os : chacun sait cela. Si l'honorable représentant d'York-sud eût été sincère, il aurait pu le prouver en mainte et mainte circonstances. Depuis quelques années il existe une commission des chemins de fer autorisée à réglementer les tarifs des voyageurs, et cependant cet honorable député n'a pas même tenté de porter cette question devant ce tribunal compétent. Si ce tribunal avait refusé de se prononcer en la matière, la proposition de loi de mon honorable ami aurait alors sa raison d'être. Il veut bien saisir la commission de la question des tarifs des messageries, mais il semble n'avoir aucun désir de porter devant elle celle des tarifs concernant les voyageurs, car il n'a pas tenté la moindre démarche dans ce sens.

L'honorable député est un peu comme cet Irlandais qui se plaignait d'une injustice; un homme public d'Angleterre alla lui offrir de la réparer : " Non," répondit-il, " je ne veux pas qu'on la répare ; je tiens à conserver mon sujet de plainte." Ce que désire l'honorable député d'Yord-sud (M. Maclean), c'est qu'on lui laisse son sujet de plainte; il serait bien fâché si quelqu'un le lui ôtait. Il me rappelle aussi un bon mot d'une autre personne—d'un personnage beaucoup plus célèbre que moi. Certaine dame voulant le faire changer de religion, il jeta un coup d'œil sur le document qu'elle lui présentait et dit : " Impossible ; il y a là trop à avaler et pas assez à manger." C'est à peu près ce que l'honorable député nous offre en ce moment.

Je crois que les tarifs des messageries devraient, comme ceux des voyageurs, être réglementés par la commission des chemins de fer. Notre honorable ami veut bien, lui, que la commission réglemente les tarifs des messageries, mais non ceux des voyageurs, ce qui n'est guère juste. Nul n'a plus d'intérêt que la classe agricole à ce que l'exploitation des voies ferrées se fasse d'une manière avantageuse et honnête. Je n'entends pas que l'on divise le pays en zones pour faire prévaloir un tarif ici et un autre là ; il me semble préférable de fixer pour le transport des voyageurs un tarif qui s'appliquerait par tout le pays. C'est à ce point de vue qu'il conviendrait d'étudier la question, mais on ne devrait imposer un tel tarif à une ligne quelconque que lorsque les circonstances le permettraient. Nous avons des chemins de fer qui traversent presque tout le pays : la plupart d'entre eux appartiennent à une même compagnie. Voilà pourquoi l'on devrait imposer sur chaque réseau un tarif uniforme. Ce tarif devrait être fixé à un chiffre raisonnable et susceptible de s'adapter aux conditions et aux recettes du chemin, ainsi qu'aux difficultés auxquelles il se heurte.

Il est de notre devoir d'étudier la situation sous son jour véritable. Ce n'est pas de l'agitation, c'est un remède que nous cherchons. Mon honorable ami veut de l'agitation, je demande un remède. Les chemins de fer sont certainement en mesure de pratiquer l'économie de diverses manières sans que le public ait à en souffrir. Ainsi, rien ne les empêche de réduire le chiffre des appointements considérables qu'ils paient à certains de leurs principaux employés : le ministre des Chemins de fer et des Canaux pourrait fort bien donner l'exemple en effectuant une réforme dans

ce sens sur l'Intercolonial même. Nous avons institué une commission à laquelle nous avons donné juridiction en ces matières. Il n'y a aucun doute que toutes ces réformes pourraient s'opérer graduellement dans l'intérêt du pays en général.

Le député d'York-sud voue les chemins de fer canadiens à la haîne publique ; chaque jour, le dimanche excepté, il déverse sur eux sa bile malsaine. Pourquoi ? Ce n'est pas dans le but de remédier à la situation, mais plutôt dans celui de créer de l'agitation. S'il est sincère, il se présentera devant la commission des chemins de fer et, d'ici à la prochaine session du Parlement, verra si elle n'est pas disposée à s'occuper de cette question à un point de vue pratique, en tenant compte de la situation particulière de nos voies ferrées.

La nature m'a doué d'un peu de jugement que je n'ai pas encore entièrement perdu, et c'est à la lumière de ce qui m'en reste que j'ai étudié le bill qui nous occupe. Et quel est l'objet de ce bill ? Il tend à abroger l'article 2 de la loi sur les chemins de fer ; or, il n'est pas besoin d'être avocat, il suffit d'avoir un peu de bon sens pour s'apercevoir qu'en abrogeant cet article, il faudra encore en modifier cinquante ou soixante autres pour que le bill soit en harmonie avec le reste de la loi. Voilà pourquoi je m'oppose à l'adoption de cette proposition.

Si l'honorable député avait vraiment l'intention de traiter cette question d'une manière sensée, force m'est de dire qu'il a complètement échoué. Je me plais à lui reconnaître beaucoup de jugement, mais il ne s'en est guère servi. Pour procéder d'une manière sensée, l'honorable député devra présenter un bill tendant à placer les compagnies de messageries sous le contrôle de la commission des chemins de fer, un bill visant les compagnies de messageries et non la commission des chemins de fer ; de cette façon, les bœufs se trouveront attelés à la bonne place. Je voterai contre le bill jusqu'à ce qu'on lui ait donné une rédaction convenable. Il est inutile de mutiler inutilement les lois dont l'interprétation est déjà chose assez difficile, et qui le serait davantage si nous faisions ce que demande l'honorable député.

Telles sont les raisons qui me feront voter contre cette proposition de loi; mais je voterai pour toute proposition tendant à placer les compagnies de messageries sous le contrôle de la commission des chemins de fer.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Je ne crois pas me tromper en disant que le démagogue est celui qui s'aventure à faire les propositions les plus insensées. Si j'étais démagogue, j'assisterais peut-être aux séances du Parlement une fois par semaine, et chaque fois je ferais quelque proposition fantaisiste dont je ferais le plus grand bruit dans mon journal. Si je comptais quelques partisans en cette Chambre, je leur saurais au moins un certain gré de leur appui; je ne chercherais pas l'occasion de leur tourner le dos. Mais je ne suis pas démagogue.

Il y a quelques années, je saisissais la Chambre d'une proposition de loi visant la partie du Michigan-Central-Railway qui passe en territoire canadien ; ma proposition visait cette compagnie-là et une autre. L'honorable député d'York-nord (M. Maclean) présenta alors, de son côté, un bill dont l'un des articles était ainsi conçu :

> Les taux exigés en vertu de tout tarif fondamental régulateur pour le transport des voyageurs ne devront pas excéder les suivants, savoir : pour toutes les compagnies dont les recettes brutes provenant du transport des voyageurs, tel que rapporté au ministre des Chemins de fer en vertu des dispositions de l'article 394 du présent acte, égalent ou excèdent la somme de $3,000 pour chaque mille de chemin exploité par ladite compagnie, deux cents par mille ; et pour toutes les compagnies dont les recettes provenant du transport des voyageurs, rapporté tel que ci-dessus dit, excédent $2,000, mais n'atteignent pas $3,000 pour chaque mille de chemin exploité par cette compagnie, deux cents et demi par mille ; et pour toutes les compagnies dont les recettes n'atteignent pas $2,000 par mille de chemin exploité par cette compagnie, trois cents par mille.

Mon honorable ami d'York-sud tenta alors de faire tomber le Michigan-Central sous le coup de l'article dont je viens de donner lecture. Je m'y opposai, mais me déclarai prêt à appuyer toute proposition de loi tendant à modifier la loi sur les chemins de fer de façon que ce principe fut consacré par une loi d'application générale, ne voulant pas d'une mesure d'exception ne visant qu'une seule ligne américaine passant en territoire canadien. Pour avoir pris en cette circonstance une attitude virile, on est venu me reprocher jusque dans ma propre division électorale d'avoir combattu l'établissement du tarif à deux cents. J'ai exposé l'attitude que j'avais prise sur cette question, et le résultat a été que je fus réélu malgré l'opposition que me suscitèrent les amis de l'honorable député d'York-sud. N'ai-je pas agi comme il convenait ? Que veut de plus l'honorable député ?

Il demande aujourd'hui au Parlement de modifier la loi sur les chemins de fer de façon à obliger les compagnies de chemins de fer à transporter les voyageurs à raison de deux cents par mille. L'honorable député (M. Broder) qui m'a précédé a demandé d'appliquer le simple bon sens à cette proposition de loi. Faisons-le. Comme chacun le sait, il existe beaucoup de compagnies de chemins de fer du Canada; il en est de puissantes, d'autres sont relativement faibles. Y a-t-il lieu de supposer que les petites compagnies qui ont actuellement beaucoup de mal à se tirer d'affaires, pourraient résister à cette imposition du Parlement ? Je réponds sans hésiter : non ! Il n'y a rien dans l'histoire des chemins de fer du monde entier pour appuyer une telle prétention. Puisque

nous devons étudier cette proposition de loi à la lumière du bon sens, je dis qu'une proposition tendant à imposer un tarif gradué aux chemins de fer canadiens dont les recettes atteignent un chiffre déterminé, ou à appliquer un tarif uniforme de deux cents à tous les chemins de fer, serait impraticable et que nous manquerions à notre devoir en l'adoptant.

J'ai déjà demandé que les compagnies de messageries soient placées sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Sans être avocat, il suffit de jeter les yeux sur le bill de l'honorable député d'York-sud pour comprendre qu'il faudrait modifier un grand nombre d'articles de la loi sur les chemins de fer pour que le bill fût acceptable. En quelle situation sommes-nous ? Nous avons déjà devant nous un projet de loi du ministre des Chemins fer, et une autre proposition de loi sera présentée par l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn). Je n'hésite aucunement à dire que j'approuve l'attitude du ministre des Chemins de fer, autant du moins que je la comprends, ainsi que celle de l'honorable député de Prince-Edouard ; je préfère l'une ou l'autre de ces deux mesures à la proposition de l'honorable député d'York-sud.

Je ne suis pas l'esclave de l'honorable député d'York-sud ; je suis absolument indépendant de lui. Je le répète, je ne crains ni cet homme ni son journal. Ce n'est pas pour l'amour de lui ou de qui que ce soit que je consentirais à devenir la risée de cette Chambre ou à faire le sacrifice de mes opinions. J'ai mission d'exprimer ici ma pensée, et j'entends m'acquitter de ce devoir de la façon qui me convient, et chacun a droit d'en faire autant ; mais cela n'autorise personne de nous injurier parce que nous différons d'opinion avec un homme qui n'en est pas à ses premières attaques contre ses propres amis. Pourquoi agit-il de la sorte ? Parce qu'il aspire à passer pour le Goliath du parti conservateur. Un jour cet honorable député écrivait à un ami qu'il était sur le point de devenir chef du grand parti conservateur.

M. W. F. MACLEAN : Où prenez-vous cela ?

M. INGRAM : Aujourd'hui, loin d'être à la tête d'un parti, l'honorable député ne compte plus un seul partisan, et je ne sais personne qui soit moins digne que lui d'en avoir.

M. W. F. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez!

M. INGRAM : Je viens d'expliquer aussi brièvement que possible mon attitude sur la question des téléphones, sur celle des compagnies de messageries et sur celle du tarif de deux cents par mille. Je l'ai fait honnêtement, ouvertement, sans crainte, et l'honorable député d'York-sud me permettra de lui dire que lorsqu'il consentira à consulter ceux de ses collègues qui ont toujours été bien disposés à son égard, et faire part aux autres de ses projets, il trouvera des deux côtés de la Chambre des députés prêts à lui prêter leur concours pour faire adopter toute proposition de loi avantageuse pour le pays. Nul n'a le monopole des grandes idées ; force nous est de compter plus ou moins les uns sur les autres, et l'honorable député d'York-sud devra modifier un peu la tactique qu'il semble avoir adoptée depuis un certain temps s'il veut avoir un peu d'appui de ses collègues.

(La motion de M. J. D. Reid tendant au renvoi de la suite de la discussion est adoptée.)

M. FITZPATRICK : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Peut-on savoir quel sera le sujet de nos délibérations de demain au cas où les affaires d'intérêt privé n'occuperaient pas toute la séance ?

M. PATERSON : Dans ce cas, la Chambre se formerait en comité des subsides ; nous pourrions nous occuper de ce qui reste à voter des budgets des Affaires indiennes, du Revenu de l'intérieur et des pénitenciers.

M. FOSTER : Dans l'ordre mentionné ?

M. PATERSON : Oui.

(La motion est adoptée. La Chambre lève sa séance à onze heures et dix minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 29 mars 1906.

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

### DEPOTS DE PETITIONS.

Certaines pétitions ayant été déposées M. l'Orateur dit :

Je ferai observer à la Chambre que le temps pour le dépôt de ces pétitions est passé et qu'il faudra pour qu'elles soient reçues que la Chambre y donne son consentement.

### BILLS D'INTERET PRIVE—PROLONGATION DE DELAI.

M. GEORGE D. GRANT (Ontario-nord) propose que :

Conformément à la proposition contenue dans le quatrième rapport du comité spécial des ordres permanents, le délai pour recevoir les pétitions en vue du dépôt de bills d'intérêt privé soit prolongé jusqu'au jeudi, 12 avril prochain, et que le délai pour le dépôt des bills d'intérêt privé soit prolongé jusqu'au jeudi, 19 avril prochain.

(La motion est adoptée).

## 1re LECTURE DE TROIS PROPOSITIONS DE LOI.

La 1re (bill n° 63) tendant à constituer en corporation la compagnie dite "National Fire Insurance Company of Canada."—(M. Zimmerman).

La 2e (bill n° 64) concernant la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec.—(M. Gauvreau.)

La 3e (bill n° 65) concernant la compagnie de navigation Richelieu-Ontario.—(M. Bureau).

## 1re LECTURE DU BILL (n° 66) TENDANT A MODIFIER L'ACTE DES INDIENS.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande à déposer une proposition de loi (bill n° 66) tendant à modifier l'acte des Indiens.

Quelques honorables DEPUTES: Veuillez nous fournir des explications.

M. MONK : La fin de ce bill est de modifier l'article de l'acte des Indiens qui établit des amendes et punitions. Dans la province de Québec, et ailleurs sans doute, il existe des réserves indiennes dont les habitants, bien qu'ils appartiennent au groupement et qu'ils soient des Indiens aux termes de l'article de la loi en question, vivent exactement comme les blancs et n'ont rien dans leur extérieur qui indique chez eux l'origine indienne. Ce sont pour toutes fins des métis. Ces habitants de la réserve viennent de Caughnawaga à la ville manufacturière de Lachine qui est sur la rive opposée du fleuve. Ils travaillent dans les usines, et il leur arrive parfois de faire l'achat de spiritueux et de violer l'article 69 de l'acte des Indiens. Les marchands de spiritueux de Lachine et de Montréal prennent toutes les précautions qu'il est possible pour qu'il ne soit pas vendu de spiritueux aux Indiens établis sur la réserve. Mais malgré leur bonne foi et leur désir d'éviter toute violation de l'acte, ils sont souvent trompés par l'acheteur que rien dans son apparence ne dénonce comme Indien. Le fait est qu'il n'est Indien que dans le sens strict de la loi, et il semble injuste, dans ces circonstances, que l'innocent débitant de spiritueux soit exposé à payer les fortes amendes établies par l'acte des Indiens.

Il se produit parfois des cas de cette nature, et comme je l'indiquerai quand le bill sera proposé pour la 2e lecture, les magistrats de Montréal s'en sont émus et ont exprimé l'opinion qu'il faudrait modifier l'acte. C'est le but que nous nous proposons d'atteindre par ce projet de loi.

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

M. GRANT.

## QUESTIONS.

### LES PRIMES A L'IMMIGRATION EUROPEENNE.

M. AMES demande :

1. Quels montants ont été payés par le gouvernement à la North Atlantic Trading Company au cours de chaque exercice ou semestre d'exercice financier du 1er juillet 1901 au 31 décembre 1905 ?

2. Pour combien de colons a-t-il été payé des primes durant chaque exercice ou semestre au cours de la même période ?

3. Quels montants additionnels ont été payés à ladite compagnie pendant la période susdite pour annonces, publications, échanges, etc. ?

4. Parmi les colons pour lesquels des primes ont été payées par le gouvernement à ladite compagnie avant le 31 décembre 1905, combien, au cours de chaque année ou semestre susmentionnés, sont venus : (a) de Hollande, (b) du Danemark, (c) de la Russie, (d) de la Norvège, (h) de la Suède, (i) de la Finlande, et (j) de la Suède, respectivement ? Combien sont venus d'autres pays ? Combien sont venus (aa) de Galicie, (bb) de la Bukovine, et (cc) de la Pologne ?

5. Combien de contrées autres que celles mentionnées ci-dessus ont été désignées depuis le 28 novembre 1904 par le ministre de l'Intérieur comme devant bénéficier de l'arrangement ? Et combien de colons sont venus de chaque contrée désignée durant la période susdite ?

6. Parmi les colons pour lesquels des primes ont été payées combien, pendant la susdite période, appartenaient à la classe agricole, combien à la classe des domestiques, et combien appartenaient à d'autres classes, et lesquelles ?

7. Pendant chacun des trois derniers exercices financiers, et pendant le semestre expiré le 31 décembre 1905, combien d'immigrants sont venus en Canada des pays suivants : Hollande, Danemark, Russie, Allemagne, Autriche-Hongrie, Luxembourg, Norvège, Suède, Finlande et Suisse ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Les sommes totales versées pour primes à la compagnie dite "North Atlantic Trading Company" sont indiquées ci-après :

| | | |
|---|---|---|
| | 1901-1902 | $33,482 66 |
| | 1902-1903 | 34,553 33 |
| | 1903-1904 | 38,933 33 |
| | 1904-1905 | 77,842 33 |
| | 1905-1906 semestre | 56,287 86 |
| 2. | 1901-1902 | 8,977 00 |
| | 1902-1903 | 13,036 00 |
| | 1903-1904 | 12,319 00 |
| | 1904-1905 | 12,387 00 |
| | 1905-1906 premier semestre. (le versement n'est pas encore fait pour cette période). | |
| 3. | 1901-1902 | $2,433 34 |
| | 1902-1903 | Rien. |
| | 1903-1904 | 198 13 |
| | 1904-1905 | 9,365 38 |
| | 1905-1906 semestre | 3,488 39 |

4. Nombre des immigrants pour lesquels il a été payé une prime à la "North Atlantic Trading Company."

NOMBRE des immigrants pour lesquels il a été payé prime à la North Atlantic Trading Company.

| — | 1901-2. | 1902-3. | 1903-4. | 1904-5. | Six mois, 1905-6. |
|---|---|---|---|---|---|
| *(a)* Hollande | 2 | 38 | 80 | 153 | Somme pour cette période non encore versée. |
| *(b)* Danemark | 54 | 107 | 202 | 241 | |
| *(c)* Russie | 1,168 | 1,948 | 756 | 1,350 | |
| *(d)* Allemagne | 766 | 1,181 | 2,394 | 1,523 | |
| *(e)* Autriche-Hongrie | 5,811 | 7,121 | 6,225 | 5,997 | |
| *(f)* Luxembourg | * | * | * | * | |
| *(g)* Norvège | 207 | 749 | 798 | 828 | |
| *(h)* Suède | 407 | 1,296 | 1,533 | 1,250 | |
| *(i)* Finlande | 60 | 252 | 244 | 278 | |
| *(j)* Suisse | 4 | 37 | | 84 | |
| Juifs russes, polonais, autrichiens et allemands | 17 | 1 | | 512 | |
| Polonais, autrichiens, allemands et russes. | 25 | 49 | 87 | 166 | |
| Mennonites | 48 | | | | |
| Roumanie, Moldavie, Belgique, France, Italie, Bulgarie et Servie | 408 | 257 | | | |
| Totaux | 8,977 | 13,036 | 12,319 | 12,387 | |

* Compris dans les chiffres pour l'Allemagne *(d)*.

La prime fut accordée chaque année sur 5,000 personnes, comprises dans le tableau précédent, à provenance (aa) de la Galicie, (bb) de la Bukovine, et (cc) de la Pologne. Dans chacune des périodes indiquées, le nombre des agriculteurs et des domestiques a dépassé le nombre indiqué ci-dessus. Mais, en conformité des termes du contrat, la prime ne fut payée que pour le nombre de 5,000.

5. Aucune.

6. Tous les colons en raison desquels la prime a été payée appartenaient à la classe agricole ou à celle des domestiques. Comme la prime est la même pour les deux classes on ne les a pas distingués les uns des autres dans les statistiques du département.

STATISTIQUES COMPLÈTES DES ARRIVAGES AU CANADA.

| — | Exercice financier 1902-03. | Exercice financier 1903-04. | Exercice financier 1904-05. | Six mois de l'exercice financier. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|
| *(a)* Hollande | 223 | 169 | 281 | 72 | 745 |
| *(b)* Danemark | 308 | 417 | 461 | 169 | 1,355 |
| *(c)* Russie | 5,505 | 1,955 | 1,887 | 934 | 10,281 |
| *(d)* Allemagne | 1,887 | 2,985 | 2,759 | 727 | 8,358 |
| *(e)* Autriche-Hongrie | 13,095 | 11,137 | 10,089 | 1,426 | 35,747 |
| *(f)* Luxembourg | * | * | * | * | * |
| *(g)* Norvège | 1,746 | 1,239 | 1,397 | 455 | 4,837 |
| *(h)* Suède | 2,477 | 2,151 | 1,847 | 764 | 7,239 |
| *(i)* Finlande | 1,734 | 845 | 1,323 | 454 | 4,356 |
| *(j)* Suisse | 73 | 128 | 159 | 46 | 397 |
| Totaux | 27,048 | 21,026 | 20,194 | 5,047 | 73,315 |
| Juifs, russes, polonais, autrichiens et allemands | 2,066 | 3,727 | 7,715 | 2,876 | 16,384 |
| Polonais autrichiens, allemands et russes. | 274 | 669 | 745 | 232 | 1,920 |
| Mennonites | 38 | 11 | | | 49 |
| Grands totaux | 29,426 | 25,433 | 28,654 | 8,155 | 91,668 |

* Compris dans *(d)*.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-ATLANTIQUE ET L'ILE DU POISSON BLANC.

M. BOYCE (par M. Cockshutt) demande :

1. Le chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique a-t-il été déclaré d'utilité générale ? Dans l'affirmative, à quelle date ?

2. Le Canada a-t-il la propriété entière de l'île du Poisson-Blanc, dans la rivière Sainte-Marie, Ontario ?

3. Dans la négative, quelle partie appartient à la province d'Ontario ?

4. La partie de l'île (s'il en est), qui appartient à l'Ontario est-elle comprise dans le projet d'expropriation de l'île par des compagnies de chemins de fer qui a reçu l'approbation du Gouvernement ? (Voir compte rendu des " Débats ", 1906, pp. 196-97-98.)

5. L'île appartient-elle aux sauvages ? Dans l'affirmative, quels arrangements ont été faits avec les sauvages qui y sont établis ? Les a-t-on consultés au sujet de l'expropriation ? Dans l'affirmative, quand ? Ont-ils donné leur consentement au projet d'expropriation ?

6. La partie nord de l'île où se trouve la chute connue sous la désignation de Ryan-Heaney, est-elle comprise dans le projet d'expropriation approuvé par le Gouvernement ? Dans l'affirmative, par quelle compagnie cette partie est-elle expropriée ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Les fonctionnaires du département n'ont pu trouver aucun acte déclarant que le chemin de fer Pacifique-Atlantique est dans l'intérêt général du Canada. L'île du Poisson-Blanc était une réserve indienne administrée par le gouvernement fédéral. On a fait l'acquisition de 5 acres de terre sur la terre ferme et on y a construit des maisons pour la commodité des quelques Indiens domiciliés dans l'île. Comme la terre a été expropriée pour les fins du chemin de fer, les Indiens n'ont pas été consultés. La partie nord de l'île sur laquelle sont construites les digues rattachées à la chute d'eau Ryan-Heaney est couverte par les plans déposés et autorisés, et cette partie de l'île a été concédée à la compagnie du chemin de fer d'Ontario à l'Ouest de la baie d'Hudson.

PROPRIETE DE L'ETAT SUR LE CHEMIN DE SPRING GARDEN A HALIFAX.

M. FOWLER (par M. Taylor) demande :

1. De quelle manière le gouvernement a-t-il disposé de la propriété située sur le chemin de Spring-Garden à Halifax, où l'ancienne salle d'exercices militaires est ou était bâtie ?

2. Quelle est la superficie de ladite propriété et quelle est son étendue sur le chemin de Spring-Garden, et quelle est sa profondeur ?

3. Si le gouvernement a cédé ladite propriété par location ou transfert, pour quelle durée, quel loyer, et en faveur de qui a été fait le bail ou le transfert, et à quelle date ?

4. Depuis la location ou transfert susmentionné, le gouvernement a-t-il occupé ladite propriété ou partie d'icelle, ou en a-t-il fait usage de quelque manière ?

5. Si le gouvernement a reçu en échange de ladite propriété quelque autre immeuble dans la ville de Halifax, où se trouve cet immeuble, quelle est son étendue, de qui a-t-il acheté, et à quelle date ?

6. Quel usage le gouvernement a-t-il fait dudit immeuble ainsi obtenu en échange ou autrement, et depuis combien de temps a-t-il l'usage dudit immeuble ?

7. Le Gouvernement connaît-il le prix payé pour ledit immeuble par la personne qui l'a transféré ou fait transférer au gouvernement ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Il fut conclu un arrangement en 1902 en vue d'échanger l'immeuble de l'ancienne salle d'exercices d'Halifax contre un immeuble plus rapproché du nouvel arsenal, mais ce projet n'a jamais été mis à exécution. L'immeuble, dont fait partie l'ancienne salle d'exercices a toujours été et est encore utilisé et géré par le bureau de l'artillerie du département de la Milice, et sa destination est la même aujourd'hui.

CANAL DE LA TRENT.

M. SAM. HUGHES (par M. Sproule) demande :

1. Quelle est la nature de la convention intervenue entre le Gouvernement du Canada et celui d'Ontario au sujet de l'attribution des eaux tributaires du canal de la Trent ?

2. Quand cette convention a-t-elle été conclue ?

3. Le gouvernement déposera-t-il sur le bureau de la Chambre copie de la correspondance des décrets en conseil à ce sujet ?

4. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre pour l'aménagement de ces eaux ?

5. Quels travaux seront exécutés cette année ?

6. Le gouvernement d'Ontario conserve-t-il la juridiction sur les chutes d'eau ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Toutes les attributions des gouvernements provinciaux en ce qui regarde certains lacs, rivières, cours d'eau tributaires déterminés, ont été transférées au gouvernement fédéral qui aura le droit d'entretenir les digues existantes ou d'en construire de nouvelles.

Tous les droits que possèdent actuellement les propriétaires ou locataires de terrains forestiers, ou les marchands de bois, aux termes des statuts existants relatifs a l'utilisation des rivières et des cours d'eau seront maintenus, ainsi que les droits que possèdent, en vertu de la loi et des statuts, les propriétaires ou locataires de chutes d'eau provenant de ces lacs et rivières.

2. Le 16 février 1906, par suite de l'adoption d'un décret de l'exécutif fédéral acceptant les conditions d'un décret de l'exécutif provincial en date du 23 juillet 1905.

3. Oui.

4. Ce sera une question à considérer plus tard.

5. Les travaux nécessaires de réparation et d'entretien.

6. Non.

ALFRED BARIL.

M. LEONARD demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il à son emploi à Sorel un employé du nom d'Alfred Baril ?
2. Dans l'affirmative, quel est son emploi et quels sont ses appointements ?
3. Le département lui a-t-il accordé un congé dans le cours de février dernier ?
4. Dans l'affirmative, quelle a été la durée de ce congé et quelle en a été la raison invoquée ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :
1. Oui.
2. Comptable, $1,500.
3. Oui.
4. Quinze jours ; congé de l'année.

L. L. GALLIGHER.

M. URIAH WILSON demande :

1. Quelle est la date de la destitution de L. L. Galligher comme directeur de la poste à Welton (Ont.)
2. Combien de directeurs de poste ont été nommés à Wilton depuis cette date, quels sont leurs noms, la date de leur nomination et la date et la raison de leur révocation ?
3. Par qui ces divers directeurs de poste ont-ils été proposés ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :
1. Le 30 novembre 1903.
2. Trois personnes ont depuis été nommées à l'emploi de directeur de la poste de Wilton : M. C. A. Neilson, nommé le 30 novembre 1903 et décédé le 8 février 1906 ; M. William C. Bullock, qui fut nommé le 6 mars 1906, mais qui ne put accepter cet emploi, vu qu'il allait quitter Wilton ; et M. Guy Simmons qui fut nommé le 22 mars 1906.
3. Ces nominations furent toutes faites à la suite d'un rapport du directeur général des Postes. Il n'y a aucun document au ministère qui indique par qui M. C. A. Neilson fut proposé. M. William C. Bullock fut proposé par M. F. Parrott, de Wilton, et M. Guy Simmons fut proposé par M. F. Parrott, ainsi que par M. W. A. Martin et M. W. H. Reynolds.

MICHEL CAMPEAU.

M. WILLIAM JACKSON demande :

1. Michel Campeau est-il employé dans le département des postes à Montréal ?
2. Dans l'affirmative, en quelle qualité et quel est son salaire ?
3. Est-il employé temporairement ou en permanence ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Non.

COMMUNICATION DURANT L'HIVER ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERME FERME.

M. A. MARTIN demande :

Quelle somme totale a été dépensée chaque année par le gouvernement pour entretenir les communications entre le continent et l'île du Prince-Edouard pendant la période comprise entre 1900 et 1905 inclusivement ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Entre l'exercice de 1899-1900 et celui de 1904-1905, inclusivement, on a dépensé $742,972.89.

LE RECEVEUR DE LA POSTE DE ROCK-HILL.

M. BENNETT demande :

1. Quel est le revenu de la poste de Rock-Hill ?
2. Qui a demandé l'ouverture de ce bureau ?
3. Quelles ont été les recettes de ce bureau, l'an dernier ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :
1. D. A. Campbell.
2. M. Wm. Robinson et les habitants de l'endroit qui ont présenté une requête. Feu M. N. Clarke Wallace, député, nomma M. Robinson receveur de la poste.
3. Les recettes ont été de $17.95 pendant l'exercice expiré le 30 juin.

DROIT SUR LES BAUDETS.

M. Wm. JACKSON demande :

Quel droit est imposé sur les baudets importés pour les fins de la reproduction ?

L'honorable M. Wm. PATERSON (ministre des Douanes) Un droit de 20 pour 100 "ad valorem."

LE CANAL DE LA TRENT.

M. McCOLL (par M. Ralph Smith) demande :

1. Quelle sera la profondeur de la section Est ou Sud du canal de la Trent qui s'étend entre le lac Rice et le lac Ontario ?
2. Le Gouvernement a-t-il décidé que la profondeur de cette section du canal sera de huit pieds et quatre pouces au-dessus des seuils d'écluse ?
3. Si c'est la profondeur nécessaire, quelle sera la profondeur dans les tranchées du canal et dans les chenaux des rivières et des lacs ?
4. Quelle profondeur a servi de base à l'ingénieur chargé des études pour établir son estimation du coût du canal et faire son rapport ?
5. Quelle sera la largeur de ce canal ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Cette question n'est pas réglée d'une manière définitive.
2. Non.
3. La profondeur moyenne sera de 9 pieds 6 pouces.

4. Une profondeur de 8 pieds 4 pouces au-dessus des seuils d'écluse et aussi une profondeur de 6 pieds aux mêmes endroits.

5. Cinquante pieds à la base et des talus d'une inclinaison de 2 dans 1, en général.

NOMINATION DE M. LANGMUIR A LA COMMISSION DES ASSURANCES.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais demander au Gouvernement s'il savait, lorsqu'il l'a nommé, que l'un des membres de la commission d'enquête sur les compagnies d'assurance était fidéicommissaire d'une compagnie américaine.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Après sa nomination, M. Langmuir se rappela qu'il était l'un des fidéicommissaires de l'une des compagnies. Il avait oublié sa nomination de fidéicommissaire d'une compagnie de prêts dans laquelle il était intéressé. Le ministère des Finances étudia la question mais estima que le fait d'avoir agi en cette qualité n'empêchait pas M. Langmuir de remplir ses fonctions. A ce moment-là, M. Langmuir voulait démissionner.

M. R. L. BORDEN : Je supposais qu'il existait quelque raison semblable, mais j'ai cru qu'il était préférable de la divulguer au public.

M. FITZPATRICK : Je suis bien aise d'avoir eu l'occasion de faire cete déclaration.

NOMINATION DE M. D. C. FRASER A LA CHARGE DE LIEUTENANT-GOUVERNEUR DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais savoir également si le Gouvernement est prêt à nous renseigner sur les conditions auxquelles le présent lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse a accepté sa commission. La nouvelle suivante a paru dans les journaux :

M. le juge Fraser apparut comme un sauveur et il fut finalement accepté comme pis-aller, mais uniquement à la condition que sa commission de lieutenant-gouverneur serait renouvelée si le parti libéral conservait le pouvoir. Les conditions de M. le juge Fraser furent acceptées et il fut choisi à la réunion du cabinet hier après-midi.

Je sais que, dans un autre endroit, une demande de renseignements sur ce sujet a causé beaucoup d'excitation sans jeter beaucoup de jour sur la question. Celui qui conduit présentement nos délibérations (M. Paterson), sans y mettre autant de feu, nous fournira peut-être plus d'éclaircissements.

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Je ne vois pas ce que je pourrais dire sur ce sujet. L'honorable député s'appuie sur un article de journal. Je ne me rappelle même pas avoir lu cet entrefilet...

M. R. L. BORDEN : Je viens d'en faire lecture.

M. PATERSON : Si l'honorable député n'est pas satisfait de ma réponse, il pourra poser sa question autrement. Je n'ai rien à ajouter, si ce n'est que j'accepte la parole de l'honorable député qui déclare que cette nouvelle a paru dans les journaux.

M. R. L. BORDEN : Qui ne dit mot consent, j'imagine.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. PATERSON : L'honorable chef de l'opposition était absent, hier, lorsque j'étais prêt à traiter un sujet qu'il avait signalé à mon attention. La veille, il m'avait demandé de lui procurer au secrétariat d'Etat une note sur les documents dont le dépôt avait été demandé lors de la dernière réunion des Chambres. Inutile, j'imagine, de présenter une motion régulière avant de déposer cette note.

M. R. L. BORDEN : Non ; déposez-la à titre de renseignement.

M. PATERSON : L'honorable député avait aussi demandé le dépôt du traité signé avec le Japon. L'honorable secrétaire d'Etat m'apprend que nous n'avons pas encore reçu le texte de ce traité. Nous avons reçu la nouvelle de la signature du traité, mais nous attendons encore le traité lui-même.

M. R. L. BORDEN : Ce nétait pas le traité seulement que nous voulions, mais tous les documents qui s'y rattachent, y compris la correspondance. J'avais cité à l'honorable ministre la page du hansard où j'avais énuméré les documents qu'il me fallait.

M. PATERSON : J'ai cru qu'il valait mieux déposer le tout en même temps. Naturellement si l'honorable député aime mieux que quelques-uns des documents soient déposés plus tôt, je puis renouveler ma démarche.

Un autre député a parlé de la compagnie qui porte le nom de " Eastern Supply Co." Je n'ai pas pris en note toutes ses paroles, mais le ministre des Travaux publics (M. Hyman) est présent et traitera ce sujet.

Un autre a fait observer qu'une partie seulement d'un rapport demandé l'an dernier avait été déposée sur le bureau, et qu'elle ne renfermait pas tous les renseignements qu'il cherchait. J'en ai parlé à l'honorable secrétaire d'Etat qui a écrit aux bibliothécaires du Parlement et à M. le greffier de la Chambre des communes dont les rapports n'avaient pas été déposés pour

leur demander de fournir au plus vite les renseignements demandés.

Quant aux surnuméraires du ministère des Travaux publics, la seule autre question mentionnée, je crois que le ministre des Travaux publics s'en est occupé.

M. R. L. BORDEN : Je désire faire observer au ministre des Douanes (M. Paterson) que le rapport qu'il a eu l'obligeance de déposer, quoique très utile, n'embrasse qu'une année et non deux, ainsi que je demandais. Le rapport semble très complet en ce qui a trait à l'année 1905, mais il ne fait pas mention de l'année 1904. Si le ministre obtient du secrétariat d'Etat un rapport exactement semblable couvrant l'année 1904, mes désirs seront comblés.

M. PATERSON : Je le ferai. L'honorable député (M. R. L. Borden) désire se renseigner au sujet de l'année 1904; il ne demande pas un état des rapports dont le dépôt a été exigé pendant la présente session?

M. R. L. BORDEN : Non.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries pourquoi le rapport qu'il nous a promis l'autre jour n'est pas prêt?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je regrette d'apprendre à l'honorable député que le rapport n'est pas prêt, bien que j'aie ordonné de le préparer.

M. FOSTER : Je ferai aussi remarquer au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) qu'un rapport, dont le dépôt a été ordonné par la Chambre, en 1904, sur présentation d'une motion de M. Fulton modifiée par sir Wilfrid Laurier, ne nous a pas encore été communiqué. Il s'agissait d'un état indiquant le nombre de wagons officiels ou réservés que le gouvernement a achetés ou acquis depuis 1896 ; à quelle fin chacun de ces wagons a été acheté ; s'ils avaient servi à des membres du Gouvernement ou à des ministères et les noms des ministres et des ministères ; et une foule d'autres choses qu'il est inutile d'énumérer. Rien ne justifie le retard apporté au dépôt de ces documents ordonné par la Chambre. Je désire que le ministre fasse terminer et dépose ce rapport. Et si, pour sa punition, il consentait à fournir ces renseignements jusqu'à ce jour, il m'épargnerait la peine d'inscrire au feuilleton un nouvel avis de motion.

Je demande aussi, par pur amour de la science, si nous avons reçu une copie du décret en conseil autorisant le marché conclu avec le fameux Hatfield. Le ministre des Douanes a eu le temps de penser à cela.

M. PATERSON : S'agit-il de celui qui fait tomber la pluie ?

M. FOSTER : De lui-même.

M. PATERSON : J'ignore si nous avons une copie de ce marché ; je me demande même si ce marché existe. L'honorable député (M. Foster) a lu une nouvelle publiée dans un journal, mais croit-il qu'un semblable document existe ?

M. FOSTER : Franchement, l'honorable ministre (M. Paterson) doit appartenir à la " Know-Nothing Society ". C'est à lui de le savoir et il doit renseigner la Chambre lorsqu'elle le demande. N'ai-je pas raison ?

M. PATERSON : Si l'honorable député déclare savoir qu'il existe un marché et insiste pour que celui-ci soit déposé, je serai naturellement obligé d'y voir.

M. FOSTER : Dans ce cas, je devrai demander au ministre de s'assurer si un tel marché existe et, dans l'affirmative, de le déposer.

M. PATERSON : S'il n'en existe pas, l'honorable député sera responsable du temps perdu.

M. FOSTER : Pas plus que l'honorable ministre.

M. EMMERSON : En réponse à l'honorable député de Toronto-nord, je dois dire que j'ignorais qu'un seul des rapports demandés au ministère des Chemins de fer et des Canaux n'eût pas été déposé. Je me rappelle qu'il a été question d'un certain rapport, mais je croyais qu'il était sur le bureau de la Chambre. Je prendrai des renseignements.

M. FOSTER : Le 20 juin 1904.

## EASTERN RAILWAY SUPPLY ASSOCIATION.

M. SAM. BARKER (Hamilton) : Avant qu'on aborde l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Chemins de fer et des Canaux à quelle date il déposera le rapport relatif à la " Eastern Railway Supply Association ", qu'il nous a promis il y a quinze jours.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Si je m'en souviens bien, j'étais absent lorsque cette question a été soulevée, mais l'honorable ministre des Douanes a appelé mon attention sur ce sujet hier soir ou ce matin. Je me suis renseigné auprès du sous-ministre qui m'a appris qu'il attendait des papiers de Moncton pour compléter la réponse à la question concernant la " Eastern Railway Supply Association." Certains renseignements ont été fournis. Les documents ne sont pas très nombreux. L'honorable député s'apercevra sans doute qu'on l'a de nouveau induit en erreur, comme on l'a déjà fait il y a plusieurs sessions passées. J'espère me procurer immédiatement le rapport, car les commandes que nous avons données à cette compagnie ont été si rares que les lettres échangées et les marchés conclus ne sauraient être très nombreux.

M. BARKER : Je me permettrai de rappeler au ministre que, lorsque je lui ai posé la question, il a prétexté pour ne pas répondre qu'il y avait trop de documents et qu'il préférait les déposer après la présentation d'une motion.

M. EMMERSON : La réponse aurait pu être trop longue sans que le rapport soit très épais.

## AFFAIRE FRED. COCHRANE.

M. H. A. WARD (Durham) : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire porter à la connaissance du Gouvernement certains faits qui, dès qu'ils seront divulgués, engageront le ministre en cause à faire une enquête immédiate et à remédier à la situation. Il y a environ neuf ans, un nommé Fred. Cochrane, du township de Mauvers, quitta le toit de son parent, M. George Price, et se rendit à Vancouver. Après un séjour d'environ quatre ans dans cette ville, il alla échouer au Japon d'où il donna de ses nouvelles pour la dernière fois. Je tiens les renseignements précédents de M. Price lui-même, mais j'ai appris la suite des aventures de Cochrane par des lettres de différentes personnes qui se sont renseignées dans les journaux. Pendant les dernières péripéties de la guerre russo-japonaise, paraît-il, un nommé Fred. Cochrane, qui semble être l'individu dont je parle, ainsi que deux compagnons, Grant et Finnie, montés dans une petite embarcation, faisaient la pêche dans les eaux du Japon. Lorsqu'ils passèrent par la mer du Japon, le croiseur russe "Grommoboï" fit feu sur leur embarcation qu'il coula et emmena les trois hommes en captivité. On rapporte que Grant et Finnie furent subséquemment remis en liberté, mais Cochrane fut retenu et j'apprends qu'il est encore prisonnier des Russes, apparemment en qualité de citoyen américain. Je crois que ces renseignements, puisés dans les journaux, sont véridiques, et les parents de Cochrane qui résident dans mon comté n'ont pas eu de nouvelles de lui depuis les dernières hostilités, et ils sont convaincus que le jeune homme qui les a quittés il y a neuf ans est le même qui est en captivité et dont je désire obtenir la mise en liberté. Je l'ai dit en commençant, j'ai confiance que le ministre de la Justice, en l'absence du secrétaire d'Etat qui ne fait pas partie de cette Chambre, prendra les moyens nécessaires pour faire cesser l'inquiétude qu'éprouvent les parents de ce jeune homme et je ne doute pas que les autorités anglaises, lorsqu'elles apprendront que le gouvernement russe retient prisonnier un citoyen du Canada et un sujet anglais, auront recours aux moyens les plus prompts d'obtenir sa mise en liberté.

M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Les renseignements fournis par l'honorable député seront communiqués aux autorités anglaises. J'appellerai, demain, l'attention de l'honorable secrétaire d'Etat sur les remarques de mon honorable ami.

## RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX CERTIFICATS DE CAPITAINE ET DE SECOND DE NAVIRE.

La Chambre se forme en comité et passe à la discussion du bill (n° 7) tendant à modifier la loi relative aux certificats de capitaine et de second de navire (M. Lancaster).

Sur l'article 1er.

M. LANCASTER : Depuis que le comité de la Chambre a délibéré le présent bill la semaine dernière, j'en ai modifié la rédaction afin de faire disparaître les objections qu'on avait soulevées. J'ai remis à plusieurs députés qui avaient pris part à la discussion ainsi qu'au ministre de la Marine et des Pêcheries une copie de l'article 1er, tel que modifié, et je me propose maintenant de demander que cet article soit adopté. Il est ainsi conçu :

L'article substitué à l'article 3 de l'Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navire, chapitre 73 des Statuts revisés, par l'article 4 du chapitre 42 des statuts de 1894, est modifié par la suppression des mots " ou les personnes domiciliées au Canada depuis trois ans au moins " dans les deuxième et troisième lignes dudit article.

Tel est, il me semble, la retouche que l'honorable ministre désirait faire subir à cet article. Elle rend inutile la modification proposée par l'association des capitaines et seconds, car elle décrète que l'examen aura lieu sous serment. Elle prescrit simplement qu'un sujet anglais possède les qualités requises sans avoir été domicilié au Canada pendant trois ans.

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'aurais été prêt à la discussion du bill si je n'avais pas reçu, ce matin, une lettre de l'association maritime du Dominion. Je me proposais de la communiquer à l'honorable député (M. Lancaster) avant le commencement de la discussion ; malheureusement, je n'en ai pas eu le temps. La lettre porte la date du 20 mars :

Monsieur,

Au nom de cette association, j'ai l'honneur de vous demander qu'on lui fournisse l'occasion de faire connaître son opinion au sujet du bill de M. Lancaster relatif au certificat de capitaine et de second avant que le comité fasse rapport du bill à la Chambre. L'année dernière, nous avons eu l'avantage d'être avertis de faire fixer un rendez-vous et d'être entendu relativement au bill concernant les mécaniciens de bord et c'est le même privilège que nous sollicitions aujourd'hui au sujet du présent bill. J'espère que vous pourrez donner des ordres et vous rendre à nos désirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéisant serviteur,
(Signé) FRANCIS KING,
Secrétaire-trésorier.

Naturellement, je n'ai pas d'ordre à donner ; mais, en présence de cette requête qui me semble importante, il vaudrait peut-être mieux fournir à cette association l'occasion d'exprimer son opinion, et j'ai l'intention de proposer que ce bill soit renvoyé devant un comité spécial afin de permettre à cette association d'y faire connaître son sentiment. Si l'honorable député ne s'y oppose pas, je demanderai que le comité lève la séance. Nous nous entendrons ensuite au sujet de la composition de ce comité spécial.

M. LANCASTER : Naturellement, si le ministre de la Marine et des Pêcheries croit devoir suivre cette ligne de conduite, je m'en rapporterai à la décision de la Chambre et du Gouvernement sans soulever une tempête. Cependant, le renvoi d'un bill semblable devant un comité spécial présente un inconvénient : le comité pourrait ne pas faire rapport assez tôt pour nous permettre d'adopter le bill ; une autre année s'écoulerait sans qu'un remède fût apporté à ce grief dont la députation reconnaît la gravité. Avec la permission du ministre, je suggérerai une autre alternative ; qu'il se rende compte des observations que l'association maritime veut faire et, la semaine prochaine, nous pourrons décider s'il y a lieu de les écouter. Le ministre pourra nous faire connaître quelles sont ces objections. Je sais qu'elle veut avoir ses coudées franches dans le choix de ces employés, parce que ses intérêts viennent en conflit avec ceux des capitaines et des seconds.

La dernière fois que le bill est venu en discussion, j'ai reçu des lettres dans ce sens et d'autres en ont également reçu. Notre réponse c'est qu'il faut protéger nos capitaines et nos seconds, leur accorder le privilège exclusif de servir à bord des vaisseaux canadiens. Naturellement, l'association maritime désire jouir de la plus grande latitude, et il y va de son intérêt de pouvoir engager des étrangers comme des sujets anglais. Si elle n'a pas d'autre objection à soulever, la Chambre conviendra qu'il n'y a pas lieu de l'écouter.

Je reconnais volontiers que d'autres propositions pourront être soumises au ministre. J'ignore si elle n'a pas de bonnes raisons à faire valoir et il y a lieu de s'en assurer. Cependant, si le renvoi du présent bill devant un comité spécial doit causer des retards qui nous empêcheront de l'adopter à cette session, je supplie le ministre de ne pas nous exposer à cette éventualité. En effet, il ne s'agit pas d'un projet de loi du Gouvernement et celui-ci se réservera avant longtemps tous les jours de la semaine, vu que la session doit être courte. Lors des dernières délibérations en comité, on a reconnu que le principe de cette proposition de loi était sage. L'association maritime a eu le temps de faire valoir ses objections avant aujourd'hui et, à mon avis, elle aurait dû préciser davantage ses motifs dans la lettre que l'honorable ministre vient de nous lire. Elle désire faire connaître son opinion au sujet de ce bill. La députation ne commettra pas d'injustice envers cette association. Nous prévoyons quelles seront les objections de cette dernière.

Je sais que les intéressés ne réaliseront pas de bénéfices énormes si cette proposition de loi est adoptée, parce qu'ils ne trouveront plus de marché ouvert où ils pourraient librement engager des marins, attendu qu'ils ne devront retenir les services que de sujets britanniques. Ils ne peuvent, sous ce rapport, invoquer l'intérêt public pour se plaindre de la situation qui leur est créée; c'est pourquoi je demanderais à l'honorable ministre de revenir sur cet aspect de la question et d'examiner si nous ne pouvons nous entendre sur une rédaction qui nous permettrait d'insérer dans nos statuts le bill en question.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami (M. Lancaster) se trouverait peut-être satisfait si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) lui fournissait l'occasion de discuter de nouveau cette proposition de loi.

M. LANCASTER : Que le Gouvernement la prenne à son compte.

M. R. L. BORDEN : Peu importe, pourvu qu'on ait de nouveau l'occasion de discuter ce bill.

M. BRODEUR : Vu la requête présentée par cette association dont l'importance ne saurait être niée, je crois, on ne saurait que difficilement refuser de l'entendre. Je crois que mon honorable ami ferait bien de consentir à soumettre à un comité l'examen de cette proposition de loi. Nous pourrions aujourd'hui même peut-être nous entendre sur le choix des membres de ce comité.

M. R. L. BORDEN : Comment l'honorable ministre envisage-t-il la proposition que je viens de suggérer? Il est juste que cette association ait l'occasion de faire connaître ses vues, mais il n'en est pas moins vrai que mon honorable ami ait le droit de se faire entendre. Il désire avoir l'occasion de discuter cette proposition en séance de la Chambre après que le comité aura fait son rapport. Ce n'est pas la première fois que ce fait se produit et, à différentes reprises, le Gouvernement a renvoyé au comité général avec la même entente, l'examen de certains projets de loi.

M. BRODEUR : Je me propose de présenter cette année un projet de loi modifiant notre législation relative aux capitaines et aux seconds de navires ; nous aurons donc l'occasion de reprendre ce débat. Que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau. Je demande le renvoi du bill à un comité.

M. R. L. BORDEN : Dois-je comprendre que l'honorable ministre fournira à mon honorable ami (M. Lancaster) une autre occasion de discuter cette question en séance de la Chambre ?

M. BRODEUR : Certainement.

(Le comité rend compte de l'état de ses travaux.)

## 2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI DE 1903 RELATIVE AUX CHEMINS DE FER.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) propose la 2e lecture du bill (n° 8) modifiant le statut de 1903 relatif aux chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, je crois qu'il est de mon devoir de revenir, au cours de cette session, soumettre à la Chambre, cette proposition de loi qui a pour but d'apporter un remède à un état de choses dont souffre depuis longtemps le peuple de ce pays, je veux parler des passages à niveau dans les centres populeux des grandes cités, des villes et des villages où l'on a à déplorer tant de dommages causés par les compagnies de chemins de fer. A la dernière session, j'ai soumis à la Chambre une proposition de loi dans le sens que j'indique. Après l'avoir discuté, la Chambre a renvoyé ce bill lors de la seconde lecture, au comité des chemins de fer qui, après l'avoir étudié, a refusé de l'adopter. Cette proposition de loi a été de nouveau soumise à la Chambre suivant le rapport de ce comité, qui déclarait qu'à son avis, la Chambre ne devait pas adopter ce bill. Cette année, je présente une nouvelle proposition de loi pour atteindre le même but, celui de protéger la population de nos villes et de nos villages ; la rédaction n'est pas la même, parce que j'ai voulu, autant que possible, prévenir les objections qu'on avait soulevées contre le premier bill que j'avais présenté. Je crois avoir réussi dans cette tâche.

Pourtant j'ai voulu maintenir le principe que c'étaient les représentants du peuple et non pas la commission des chemins de fer qui devaient s'intéresser à cette question. Cette Chambre a dû s'occuper de cette législation à maintes reprises ; aussi je n'entrerai pas dans la discussion des détails ; cependant, le premier article du statut que je veux modifier n'accorde pas aux habitants du Canada la protection que mentionne ma proposition de loi relativement aux traverses des chemins de fer; il faudrait un décret de la commission des chemins de fer pour obtenir cette protection. Les choses en sont rendues à ce point, qu'aujourd'hui notre peuple n'a aucune protection contre les dangers qui peuvent surgir à ces endroits, surtout dans les cités, les villes et les villages où existent ces passages à niveau. Les trains peuvent passer à toute vitesse et les autorités municipales ne peuvent adopter de règlement à ce propos, à moins d'avoir obtenu un décret spécial de la commission des chemins de fer relativement à tel ou tel passage particulier. La question est donc de savoir si ce Parlement doit adopter une loi générale pour tout le pays, ou si nous allons laisser les compagnies de chemins de fer maintenir ces nombreux passages si dangereux à moins d'obtenir de la commission des chemins de fer un décret qui se rapporte à chacun de ces passages. L'an dernier, j'ai soumis à la Chambre un bill qui obligeait les compagnies de chemins de fer à établir des barrières et à maintenir des gardiens aux passages à niveau. Il y a deux ans je croyais travailler dans l'intérêt du peuple en soutenant que les compagnies devaient avoir des gardiens à ces passages. Je me suis servi alors du mot " protection " en parlant de ces gardiens. Au comité des chemins de fer, on m'a dit que je limitais cette protection parce qu'on pouvait trouver d'autres moyens pour protéger plus efficacement le public, et l'on m'a suggéré d'ajouter le mot " barrière " à cette partie de ma proposition de loi qui se rapportait aux gardiens. L'an dernier, j'ai tâché de me conformer à cet avis, mais on m'a objecté alors qu'il n'y avait pas seulement que des gardiens ou des barrières pour protéger le public et que si je n'insérais dans mon bill que le mot " protection," cela serait suffisant.

C'est ce que j'ai fait. Si l'on conservait cette phraséologie, elle pourrait présenter des difficultés ; c'est ainsi que dans un procès où l'on réclamerait des dommages, le juge pourrait constater que la compagnie est indemne ou passible de dommages, suivant qu'elle aurait ou non pris les moyens de protéger le public. Je me suis donc vu forcé de rédiger cette proposition de loi dans des termes généraux, afin d'obtenir quelque protection pour le public. Si l'on prétend maintenant que le mot " protection " est trop général, et que je dois spécifier le genre de protection que je réclame, je répondrai que la Chambre n'est pas conséquente avec elle-même, ni avec la décision du comité des chemins de fer qui a employé la même phraséologie il y a deux ans. Aujourd'hui, je soumets la question à la Chambre sans embage, sans détour ; c'est à elle de décider si nous devons adopter une loi générale pour protéger le public qui est obligé de traverser les voies de chemins de fer, dans certaines rues de nos grandes villes, de nos villages où les trains de chemins de fer ont une rapidité plus grande, puisqu'ils parcourent dix milles à l'heure. Qu'on ne s'imagine pas que c'est une nouvelle loi des chemins de fer que je veux faire adopter. Depuis 1857, la loi existe et elle contient, sinon dans les mots, du moins dans le sens, la disposition dont je parle. Ce n'est que depuis deux ou trois ans qu'on a découvert que cette loi ne valait rien. Il y a trois ans, dans la cause de Mackay et le Grand-Tronc, la cour suprême a décidé que, nonobstant la phraséologie du statut, le comité des chemins de fer du

conseil privé avait le droit de régler ces questions que je soulève aujourd'hui. Les avocats ont été surpris, ainsi que les compagnies de chemins de fer, d'apprendre cela. On me dit que les compagnies ont éprouvé une telle émotion en apprenant cette décision si favorable qu'elles ont préféré payer au demandeur Mackay le plein montant de ses réclamations, plutôt que de le voir porter en appel la cause dont je parle, au conseil privé qui aurait pu prononcer un jugement tout à fait contraire. Pourquoi cela ? C'est parce que, aujourd'hui, on peut invoquer cette décision contre le premier venu qui sera victime d'un accident, à un passage à niveau, dans des circonstances semblables, et que la cour suprême se trouve liée par la décision déjà rendue, et sur laquelle le conseil privé n'a pas eu l'occasion de se prononcer. Il faut donc une loi fédérale pour remédier à cet état de choses.

De 1857 à 1903, il a toujours été compris que la loi forçait les compagnies de chemins de fer a protéger les personnes et les biens des gens, aux passages à niveau, que les trains ne devaient pas avoir à ces endroits une vitesse dépassant six milles à l'heure; cependant, en 1903, la loi que je veux faire modifier, a été adoptée; elle permet que les trains passent à une rapidité de dix milles à l'heure, dans les cités, les villes et les villages populeux, et cela parce que le Parlement voulait obliger les compagnies à prendre les moyens possibles de protéger la vie et les biens de la population qui se trouvait intéressée. Cependant, cet article de la loi est rédigé de telle façon que, si nous nous en tenons à la décision rendue dans la cause de Mackay contre le Grand-Tronc, les compagnies de chemins de fer ne se trouvent obligées d'accorder la protection voulue que si les commissaires des chemins de fer ont donné un ordre à cet effet. Je désire qu'il soit bien compris par la Chambre que si cette dernière ne veut pas modifier la loi actuelle, il vaudrait mieux biffer cet article qui devient inutile et même, qui est de nature à tromper le public en lui faisant croire qu'il a des droits qu'il ne possède pas réellement.

Cette disposition de la loi se lit comme suit :

> Nul train ne traversera la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par le présent acte, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la Commission. La Commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Je suggère de remplacer cet article par celui-ci :

> Mais dans pareille partie d'une cité, d'une ville ou d'un village, où un chemin de fer traverse une voie publique au niveau des rails, jamais la vitesse n'excédera dix milles à l'heure, à moins que la compagnie, au moyen d'un gardien ou de barrières, à l'endroit du croisement, ne protège contre l'approche des trains quiconque se sert de la voie publique.

Cette disposition aura pour effet d'obliger les compagnies de chemins de fer d'obtenir de la commission des chemins de fer un certificat démontrant qu'à tel ou tel passage, elles ont établi un service de protection efficace et satisfaisant; dans le cas contraire, les cours de justice pourront se prononcer. Est-ce trop demander aux compagnies de chemins de fer de ce pays qui ont obtenu tant de droits et de privilèges ?

La proposition de loi que je soumets à la Chambre aura pour résultat de faire voir si la commission des chemins de fer a approuvé les moyens de protection pris par la compagnie intéressée au passage où un accident pourrait se produire. Si mon bill n'est pas adopté, dans chaque cité, dans chaque ville ou chaque village du Dominion ou une voie publique est traversée par un chemin de fer, les habitants ne peuvent compter sur aucun service de protection; ils peuvent être frappés et tués par des trains allant à une vitesse de cinquante ou de soixante milles à l'heure, sans que la compagnie soit forcée de payer des dommages et intérêts, s'il ne se trouve quelqu'un pour réclamer d'avance contre l'état de choses dont on se plaint, et pour obtenir une décision de la commission des chemins de fer qui déclare que la compagnie doit protéger jusqu'à un certain point la vie et les biens des citoyens.

Qui acquittera tous ces frais et s'imposera tout ce mal ? Sera-ce le simple citoyen ? Peut-on convenablement et en justice lui imposer cette responsabilité ? A qui les routes publiques doivent-elles servir d'abord, si ce n'est aux féaux sujets de Sa Majesté. Grâce à la condescendance—je pourrais dire la charité—que nous professons à l'endroit des compagnies de chemins de fer, et peut-être aussi dans le but d'aider au développement du pays, en payant le moins cher possible pour atteindre cette fin, nous avons permis à ces compagnies de traverser à leur niveau nos routes publiques, de s'en servir librement, sans bourse délier, sans le moindre droit acquis, sans qu'elles contribuent même à l'entretien de ces voies publiques. N'est-il pas juste qu'on les oblige à faire certains ouvrages pour préserver la vie et les biens des voyageurs qui se serviront de ces routes publiques ? Oui, et je suis convaincu qu'après réflexion, les membres de cette Chambre partageront tous mon sentiment.

Ajouterai-je que je ne tiens pas avant tout à la phraséologie employée dans la rédaction de ce bill ? Je me demande encore si les termes dont je me suis servi expriment exactement ma pensée. Mais, je n'en ai pas trouvé de meilleurs. Je cherche un remède à un état de chose qui, à mon sens, est sérieusement préjudiciable au pays. S'il se trouve ici un député capable de suggérer une autre rédaction, des termes préférables à ceux que j'ai employés, du mo-

ment que la vie des citoyens sera protégée à ces passages, sans qu'il soit nécessaire de s'adresser à la commission des chemins de fer pour forcer les compagnies à exécuter les ouvrages de protection voulus, je me rendrai volontiers à ses conseils.

Qu'on me démontre que notre population se trouve déjà amplement protégée, et je retire cette proposition de loi. C'est parce que je suis convaincu que mes concitoyens ne jouissent pas de cette protection d'après la loi actuelle, que je demande qu'on modifie notre législation sur ce point. Le droit commun anglais accorde à la population des Iles britanniques les privilèges que je réclame aujourd'hui pour le Canada. Notre loi concernant les chemins de fer est tout à fait spéciale. Elle ne contient aucune disposition relative à la responsabilité que les compagnies de chemins de fer encourent par par suite de leur négligence. La cour suprême a décidé qu'on ne saurait tenir une compagnie de chemin de fer responsable d'un fait causé par la négligence de cette compagnie, si l'on ne peut mettre le doigt sur les dispositions d'un article de nos statuts que cette compagnie aurait transgressées. Ce qui revient à dire que ces compagnies ne sont pas responsables de leurs propres actes de négligence si nous ne les avons pas prévus nous-mêmes d'avance. Quelle sanction a-t-on donnée à la loi dans la cause Mackay ? Au risque de l'ennuyer, je demanderai à la Chambre de me prêter encore quelques minutes d'attention à ce propos.

Dans cette cause, M. le juge MacMahon, qui est reconnu comme l'un de nos magistrats les plus honnêtes et les plus sages, sinon comme étant le plus capable de tous les juges enquêteurs que nous avons dans Ontario, qui non seulement connaît la loi, mais qui possède un jugement sain, a dit dans le discours qu'il a fait au jury, qu'il ne pouvait comprendre comment une compagnie de chemin de fer ne serait pas considérée, au point de vue de la responsabilité, comme le simple individu qui traverse une route publique. Voici ses paroles : Si un cultivateur descend un chemin de ligne et si un autre remonte le même chemin, celui qui descend ne doit pas lancer ses chevaux à toute vitesse à l'endroit où doit se faire la rencontre, sous le prétexte qu'il veut éviter toute rencontre. En agissant autrement, il se trouve responsable d'après le droit commun. Pourquoi en serait-il autrement des compagnies de chemins de fer ? Quand nous demandons, cette réforme, nous n'entendons pas exiger autre chose. Il n'y a pas un homme raisonnable qui prendrait une attitude contraire. Nous demandons simplement que la loi s'applique à tout le monde, que le droit commun soit toujours la base des lois que nous adoptons. Cependant la décision de M. le juge MacMahon fût renversée par la cour suprême, à l'unanimité des juges, sauf un ; le jugement rendu par ce tribunal fait donc loi aujourd'hui et nous devons nous en tenir là, à moins de changer la loi. Si les compagnies de chemins de fer ne sont pas soumises au droit commun, nous devrions adopter une législation les rendant responsables de leur négligence. M. le juge Davies qui s'est fait l'écho des autres juges de la cour suprême, dans la cause dont je parle, a fait remarquer qu'en Angleterre la loi était bien différente. Voici les termes dont il s'est servi :

> Dans un pays où la population se trouve aussi dense qu'en Angleterre, le parlement a cru bon implicitement d'établir comme règle qu'à tous les passages à niveau, les compagnies de chemins de fer devaient installer des barrières de chaque côté de leur voie. Ces barrières devaient être entretenues soigneusement et construites de façon à protéger parfaitement le public; de plus, des personnes responsables devaient être employées pour les ouvrir et les fermer.

Je me demande pourquoi le droit commun anglais ne deviendrait pas la loi du Canada surtout lorsqu'il s'agit des passages à niveau établis dans les centres populeux de notre pays. Je crois que c'est là une des raisons qui pourraient nous excuser de présenter un bill comme celui que je soumets aujourd'hui.

Une autre difficulté que présente la loi actuelle, c'est l'incertitude où elle nous place. Dans la ville où je demeure, il y a une rue désignée sous le nom de Genève et une autre qu'on appelle Niagara. Ces deux rues sont à une distance de quelques arpents l'une de l'autre. Elles conduisent toutes deux du township si fertile et si populeux de Niagara, au cœur de la ville, à la place du marché. Le comité des chemins de fer du conseil privé qui a été remplacé depuis par la commission des chemins de fer a rendu un décret exigeant des compagnies intéressées d'installer à la rue Niagara les ouvrages de protection nécessaires. Aujourd'hui, il y a un gardien à cet endroit, mais on n'a rien fait pour protéger la vie des citoyens à la traverse de la rue Genève. Un cultivateur, sachant qu'il ne pourra traverser à la rue Niagara quand passe un train de chemin de fer, peut croire qu'il ne réussira pas plus à traverser la voie ferrée à la rue Genève. S'il n'est pas arrêté en cet endroit, il croit pouvoir traverser en toute sécurité, mais voici qu'un train allant à une vitesse de quarante milles à l'heure arrive sur lui. Il ne sera peut-être pas tué ou blessé, mais si ce malheur arrivait on n'aurait aucun recours contre la compagnie de chemin de fer. Un enfant qui se rend à l'école, ou n'importe qui, vieillard ou jeune homme qui traverse la chaussée et qui ne voit pas de barrière, de gardien pour lui dire de s'arrêter, supposera naturellement qu'il n'y a pas de danger. C'est ainsi qu'on met le public sous l'impression qu'il n'y a pas de péril, alors que la vie des citoyens est menacée par le fait que la commission des chemins

de fer ordonne d'établir une barrière dans une rue, tandis qu'elle n'exige pas la même chose pour une autre rue. Les gens savent que ces rues conduisent soit au marché, soit à l'église, soit à d'autres endroits particuliers qu'ils veulent atteindre et ils éprouvent des difficultés et des embarras par suite de l'incertitude où ils se trouvent de prendre le chemin où leur vie sera plus protégée. J'estime que le simple bon sens devrait nous convaincre de la nécessité d'une législation générale exigeant que les compagnies de chemins de fer fournissent toute la protection voulue aux endroits semblables à ceux que j'ai mentionnés.

L'un des plus forts arguments invoqués contre cette proposition de loi, et cette objection a été soulevée depuis qu'il est question de cete réforme, c'est que la commission des chemins de fer peut tout aussi bien que nous régler cette difficulté, que les cas diffèrent et qu'elle ne saurait dire, avant examen, ce qu'il faut faire à tel ou tel passage à niveau.

Pourtant, je ne crois pas me tromper en disant que la commission des chemins de fer ne peut s'occuper que dans la mesure que je viens de lui signaler des questions qui lui sont soumises; je crois que sa décision ne saurait être plus parfaite que celle des 214 membres de cette Chambre. Toute personne de bon sens ne peut s'attendre à ce que les commissaires des chemins de fer aillent examiner chaque passage à niveau et rendent une décision sur chacun d'entre eux. Leur travail consistera à réunir un certain nombre de cas et à s'en occuper suivant la façon que je suggère à la Chambre d'adopter. Les commissaires édicteront une loi générale, surtout dans tous les cas où il y aura danger pour la vie des citoyens; nous rendrions, si le Parlement acceptait mon avis, la loi de 1857 plus générale, et cependant, d'une application plus absolue.

On peut dire encore que la commission des chemins de fer ne doit pas s'occuper de cette question parce que le juge Sedgewick, de la cour suprême, tout en acceptant les conclusions auxquelles en était arrivé sir Louis Davies, a déclaré, dans un jugement écrit de sa main, que si la commission des chemins de fer a le droit de donner des ordres, elle a également celui de contremander ce qu'elle a ordonné. Les commissaires peuvent, non seulement donner des ordres, mais révoquer ceux qu'ils ont déjà édictés, au sujet des traverses à niveau. S'il en est ainsi, il n'y a plus de protection pour nos concitoyens dans les rues de nos villes ou de nos villages, car tout le monde ne saura pas qu'on demande de révoquer une permission. Cette incertitude qu'a fait ressortir l'honorable juge Sedgewick me semble une nouvelle raison pour que le Parlement règle cette question lui-même, pour qu'il n'en laisse pas la solution à la commission des chemins de fer. Il faut que nos compagnies de chemins de fer soient obligées, dans les cités, les villes et les villages populeux qu'elles traversent, de construire leurs voies au-dessus ou au-dessous des chemins publics; il est urgent d'abolir ce système de traverses à niveau, si l'on ne force pas les compagnies de chemins de fer à construire des barrières ou à faire d'autres ouvrages de nature à protéger la population. Cette année, j'ai fait deux articles de la première disposition de mon bill de l'an dernier, parce que plusieurs députés refusaient d'appuyer cette proposition de loi sous prétexte qu'elle embrassait deux objets.

On voulait bien voter pour un de ces derniers mais non pas pour l'autre. Je demande donc simplement au Gouvernement de retrancher le mot " ou " et de le remplacer par le mot " et ", afin de forcer les compagnies à clôturer convenablement leur voie, et à exécuter tous les ouvrages de nature à protéger le public. La décision dans la cause de Mackay établit qu'une compagnie de chemin de fer qui construit une clôture le long de sa voie et indépendamment de celle que pourrait élever un propriétaire voisin, n'a plus à s'occuper de prendre les moyens de protéger le public qui passe par le chemin ainsi clôturé. Les compagnies peuvent aller à la vitesse qu'il leur faut, et elles ne sont pas responsables de ce qui peut se produire, du moment qu'elles choisissent l'une ou l'autre de ces alternatives. L'avocat éminent qui, l'an dernier, a représenté les intérêts des compagnies de chemins de fer à la commission a voulu nous faire croire que nous devrions conserver le mot " ou " au lieu de le remplacer par le mot " et ". J'ai ici le rapport des sténographes et j'y constate que l'avocat en question a admis qu'il se trompait et qu'il fallait conserver le mot " et ". Qu'on me permette de lire cette partie de ce rapport :

M. LANCASTER : M. Chrysler prétend-il qu'il ne faudrait pas des deux réformes à la fois, que si les compagnies de chemins de fer construisaient des barrières, nous n'aurions pas besoin d'autre protection sur les routes publiques.

M. CHRYSLER : Vous avez les deux.

M. LANCASTER : Non, tant qu'on gardera le mot " ou " et qu'on ne le remplacera pas par le mot " et ".

M. CHRYSLER Cela est peu important, je m'attache surtout à ce qui fait l'objet de la discussion.

Mais mon honorable ami de Northumberland (M. Cochrane) avec son bon sens si bien reconnu, n'a pas cru qu'il s'agissait d'une question banale, et c'est pour cela qu'il a dit :

Ce n'est pas une mince affaire.

C'est alors que l'honorable représentant d'York (M. W. F. Maclean) a dit :

Il l'a admis.

Et M. Chrysler a répliqué :

Si le comité estime inutile de substituer " ou " à la préposition " à *" je n'en ai cure ; peu importe.

Ainsi, que le Gouvernement et les députés se rassurent ; ils n'encourront pas l'implacable haîne des compagnies de chemins de fer, en substituant le mot " ou " à la préposition " à " ; puisque M. Chrysler déclare que la chose importe peu et qu'il n'en a cure. Je suis donc d'avis que la Chambre se forme en comité et adopte le premier article du bill; elle doit le faire, indépendamment de ce fait que M. Chrysler déclare, en dernière analyse, qu'il ne s'oppose nullement à la modification en question.

De l'avis de M. Chrysler, la Chambre doit rejeter ce projet de loi, il ne faut pas modifier le texte actuel de la loi, et il importe de laisser aux intéressés pleine liberté de s'adresser à la commission des chemins de fer, qui a autorité pour se prononcer en pareille matière. Cependant, on a signalé certaines questions sur lesquelles la commission des chemins de fer n'a pas pris d'initiative, bien qu'on se soit adressé à ce tribunal. Relativement à une de ces affaires, voici ce que dit M. Talbot :

M. Wright affime que les commissaires n'ont pas pris d'initiative.

Une VOIX : Et l'affaire d'Almonte ?

M. CHRYSLER : Je ne saurais me prononcer à cet égard. Sans doute, les commissaires des chemins de fer étaient accablés de besogne.

Voilà encore un argument qui milite en faveur de ma proposition. Au sujet de ce dangereux croisement d'Almonte, M. Chrysler dit que si les commissaires des chemins de fer n'ont pas réglé la question, c'est qu'ils étaient accablés de besogne. Je me range à cet avis. La commission remplit consciencieusement sa tâche; et d'ailleurs, cette commission, par le fait même de sa création, a pour mission de régler certaines questions qui cadrent mieux avec ses attributions que les matières se rattachant à la protection des croisements de chemins de fer. Si la commission n'avait pas à se prononcer sur tant de questions fort agitées, comme les échanges de trafic, les prix du transport des marchandises et des voyageurs, l'emploi réciproque des routes et du matériel de transport, elle pourrait peut-être s'occuper de la réglementation des croisements au niveau des routes publiques, qui constituent une telle menace pour la sécurité publique. Mais la commission est accablée de travail et elle ne saurait régler cette question.

Depuis sa création, la commission a-t-elle réglé bien des litiges se rattachant aux croisements à niveau des routes publiques? Pour la province d'Ontario, je ne sache point que la commission se soit prononcée sur d'autres affaires de ce genre que les litiges des villes de Toronto et de Saint-Thomas. Aux députés et citoyens de la ville de Toronto que je vois ici, je laisse le soin de dire si la commission a rendu des décisions sur la plupart des croisements défectueux dans la ville de Toronto. On le sait, la commission est saisie de nombre de différends qui ont surgi entre les compagnies de chemins de fer : différends entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, entre la compagnie du Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer de la baie de James, etc. Ce serait faire insulte aux commissaires que de leur demander d'ajourner l'étude de ces graves questions, pour s'occuper de litiges se rattachant aux croisements à niveau. Force nous est donc de remplir nous-mêmes cette tâche et d'adopter, législativement une mesure consacrant un principe qui s'appliquera au redressement de ces griefs et fera disparaître les dangers auxquels le public est exposé.

En affirmant que les pertes de vie et les accidents résultant de ces croisements à niveau suivent une progression croissante, d'année en année, je formule une assertion à laquelle, j'en suis sûr, souscriront tous les membres de cette Chambre. Les vitesses développées par les trains augmentent sans cesse. Rien n'empêche les compagnies de faire circuler leurs trains au degré de vitesse qui leur semble utile. Si le public désire voyager dans des trains rapides, les compagnies se rendent d'autant plus volontiers à ce vœu qu'elles en retirent de meilleures recettes. Or, puisqu'elles encaissent tant de profits, elles doivent être en mesure d'assurer la sécurité publique, menacée par ces croisements à niveau. Ce sera le premier pas fait vers l'abolition de ces croisements. Je serais bien aise de voir disparaître ces croisements dans toute l'étendue du pays. Mais cette réforme ne se réalisera que graduellement ; et en attendant que nous soyons en siuation de faire disparaître ces croisements à niveau des grandes routes, tâchons de les entourer de toutes les sauvegardes voulues par la sécurité publique.

Je le répète, j'accueillerai avec plaisir tous les avis que voudront formuler soit le Gouvernement, soit les membres de cette Chambre, dans le but de rendre le projet de loi en discussion aussi parfait que possible. J'ai travaillé, dans l'humble mesure de mes forces, à donner à cette mesure la rédaction convenable ; mais j'adjure la Chambre de m'aider à élaborer une loi qui réponde aux vœux de nos populations, en assurant, dans la plus large mesure possible, la sécurité publique. Je propose donc l'adoption du bill en deuxième délibération, et quand nous en aborderons l'étude en séance du comité, nous pourrons, je l'espère, grâce à notre sagesse et à nos lumières collectives, perfectionner le texte de ce projet de loi, de façon à assurer le redressement des griefs que j'ai signalés et dont l'existence ne saurait faire doute.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je prête toujours une oreille ravie aux observations que formule l'honorable député

(M. Lancaster), lorsqu'il nous présente, au retour de nos sessions parlementaires, son projet de loi touchant la question en discussion. L'objectif qu'il vise rallie toutes mes sympathies, ma plus vive approbation; et j'avoue volontiers qu'en fait de sympathies pour la cause qu'il défend, je serais même disposé à le surpasser en zèle. Il semble réellement outré—et je dirais volontiers en proie à de véritables tortures, si je ne craignais d'employer une expression trop forte—au sujet de la situation actuelle dans nos villes et villages. Nos districts ruraux sont, tout autant que les autres plus populeux, à la merci des exigences de nos modes modernes de transport. Je vois que l'honorable député fait un signe de dénégation. Sans doute, dans les villes, la densité de la population aggrave les dangers qui menacent la sécurité publique ; mais d'autre part, les habitants de nos villes, d'ordinaire, sont plus sur le qui-vive ; l'expérience leur donnant l'éveil sur ces dangers. Mais ces accidents, souvent si graves, si navrants dont les journaux nous font l'émouvant récit, se produisent, d'ordinaire, dans les centres ruraux.

C'est l'article 227 de la loi des chemins de fer que l'honorable député désire modifier. Que cet article tende à assurer la sécurité publique dans les grands centres de population, la chose ne saurait faire doute. La loi des chemins de fer ne contient pas un seul article qui statue sur les moyens à prendre pour protéger le public, aux passages à niveau dans les localités rurales, sauf les prescriptions relatives au sifflement des locomotives et à la sonnerie des cloches. L'article 227 tend à assurer la protection des habitants des villes et des villages. Cependant, je le répète, la plupart des accidents se produisent dans les sections rurales. Protégeons, dans la large mesure possible, les habitants des villes ; mais n'oublions pas ceux des districts ruraux.

Cette question a été débattue à fond au cours de la session dernière et j'ajoute qu'elle a été pour moi un sujet d'observations fréquentes. J'avais nourri l'espoir que les circonstances me mettraient en mesure d'élaborer un article qui aboutirait à assurer une plus abondante protection à la vie et à la propriété, sans, toutefois apporter de trop sérieuses entraves aux intérêts de notre industrie des transports au pays. Ce ne sont pas les compagnies des chemins de fer qui font l'objet de mes plus vives préoccupations ; je veux bien qu'on leur donne franc jeu, pourvu que ce traitement n'ait rien d'incompatible avec l'intérêt public. Mon grand souci, c'est l'exploitation légitime des chemins de fer, dans l'intérêt du public en général. Sans doute la vie et la propriété sont des biens précieux, des choses sacrées dont il faut tenir juste compte ; mais il importe aussi de faire la juste part des progrès et des besoins de la civilisation moderne.

Les membres de cette Chambre qui cherchent ici à obtenir des mesures législatives visant l'objectif que se propose l'honorable député, objectif qu'il n'a jamais perdu de vue depuis que j'ai l'honneur de le voir à l'œuvre ici, ces députés, dis-je, peuvent compter sur mon appui, sans toutefois, oublier tous les autres intérêts. Je serais heureux de marcher sur les brisées de l'honorable député et de lui prêter mon entière coopération. J'ajouterai, monsieur l'Orateur, que j'ai moi-même songé à la modification de l'article en discussion. Je n'ai pas été en mesure de remplir moi-même cette tâche, mais je serais bien aise de voir cette réforme se réaliser. Voici ce que je suggère : adoptons ce projet de loi en deuxième délibération, puis qu'on le soumette au comité des chemins de fer où il est plus facile d'étudier ces questions qu'au sein du comité général. Dans le comité des chemins de fer on peut étudier et discuter cet article, non seulement d'une façon académique ou pour produire de l'effet sur l'auditoire, mais dans le but de protéger les voyageurs et leurs intérêts. Il est quelque fois facile de rédiger un article tendant à la réalisation d'un certain but, mais atteindre réellement l'objectif visé, c'est tout autre chose. Je désire sincèrement que tous les efforts possibles soient tentés dans ce sens et à coup sûr, je prêterai tout mon appui à ce comité, pour l'élaboration d'un article qui réalisera l'objectif visé par l'honorable député, tout en tenant un juste compte des intérêts publics, des intérêts de l'industrie des transports et de l'exploitation des voies ferrées.

Il serait oiseux de se livrer ici à des déclamations académiques contre les dangers de l'exploitation des chemins de fer et contre la gestion de ces compagnies. Ceux qui se livrent à ces déclamations doivent bien comprendre, dans leur for intérieur, qu'il y a de puissantes raisons à faire valoir de côté et d'autre; qu'il importe de tenir compte des conditions et des besoins du progrès moderne. Nous désirons tous vivement donner un nouvel essor au commerce du pays ; nous tenons tous à un service et à un mode de transport tout à fait moderne; tous nous réclamons ce service et nous voulons en quelque sorte supprimer les distances, objectif qui ne peut se réaliser que par la vitesse des trains de voyageurs. Or, il faut tenir compte de toutes ces considérations, et le comité général de la Chambre ne saurait ni donner à toutes ces questions l'attention et l'étude qu'elles méritent ni élaborer un article qui réponde à tous les intérêts. Que l'honorable député veuille bien m'en croire, je désire sincèrement coopérer avec lui vers la réalisation du but visé. A coup sûr, je ne repousserai pas la motion; mais je demanderai à son auteur de vouloir bien agréer que le bill subisse l'épreuve de la seconde lecture et soit renvoyé au comité des chemins de fer, afin d'atteindre le but que

l'honorable député s'est tant efforcé de réaliser, au cours des deux ou trois sessions passées.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Chemins de fer semble s'être fort cordialement rallié à l'objet de ce bill, et en fait, il nous a donné à entendre qu'il y aurait peut-être urgence d'établir quelques dispositions législatives de ce genre applicables aux districts ruraux. Je ne sais trop si je pourrais souscrire à l'argument qu'il a formulé; car il semble avoir attribué aux habitants des villes une certaine adresse qu'il refuse aux gens de la campagne, quand il s'agit de découvrir l'approche des trains.

M. EMMERSON : Les citadins sont sur le qui-vive; les campagnards ne le sont pas.

M. R. L. BORDEN. On a mis en relief le côté défectueux du texte de la loi actuelle. La cour suprême du Canada a inféré de ce texte que les mots " à moins qué la voie ne soit clôturée de la façon prescrite par le présent acte ", mots contenus dans l'article 259 de l'acte primitif des chemins de fer, n'obligent nullement à protéger la grande route; et en réalité, ce jugement affirme que lorsqu'une compagnie de chemin de fer clôture ses voies jusqu'à la grande route et convertit cette clôture en garde-bestiaux d'une façon convenable, alors elle peut faire circuler ses trains aux vitesses qu'elle juge convenable. Cela est inexact. Le texte du statut porte: " à travers toute partie populeuse de toute ville ou de village." Evidemment, voilà une disposition qui n'assure guère de protection. Probablement, il y aurait lieu d'établir une distinction entre le texte de ce statut et celui de l'article 227 de la loi actuelle, cité par l'honorable député. Le ministre des Chemins de fer a non seulement admis cette urgence, mais il a hautement exprimé son approbation de l'objectif poursuivi par le député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster). Il suffit donc d'étudier sa proposition. Il propose que le projet de loi en discussion soit renvoyé au comité des chemins de fer. Or, ce comité se compose de 194 membres, soit virtuellement de toute la Chambre. Par suite de ce mécanisme encombrant, il est presque impossible de discuter une mesure de ce genre au fond et avec profit, au sein de ce comité. Notre seule ressource serait la création d'un sous-comité qui ferait rapport au comité des chemins de fer, lequel à son tour rendrait compte de ses travaux à cette Chambre. A mon avis, cette ligne de conduite ne me semble pas marquée au coin de la sagesse. Ceux qui qui sont au courant des méthodes usitées à la Chambre des communes en Angleterre le savent parfaitement, c'est au sein des comités composés de sept membres au plus que se fait la meilleure besogne. Maintes fois, au sein de ce parlement-ci, ce principe a reçu sa consécration; au cours de la session actuelle, le ministre a proposé la formation d'un comité de cinq membres, avec mission d'étudier un certain projet de loi de haute importance, et sur ma proposition le nombre des membres de ce comité a été porté au chiffre sept. Puis-je suggérer au ministre des Chemins de fer que, au lieu de soumettre ce projet de loi à un comité de 194 membres, le comité des chemins de fer, il le renvoie à un sous-comité qui serait en mesure de lui donner la meilleure rédaction possible. Il semble juste que tous ceux qui sont intéressés à l'exploitation des chemins de fer reçoivent avis de la mesure projetée et soient en mesure de faire valoir devant un comité de cette Chambre les objections ou les propositions qu'ils désirent présenter au sujet des dispositions de ce bill. Ce que je propose, c'est que cette tâche soit confiée, non pas au comité des chemins de fer, mais à un petit comité qui soit en mesure de consacrer à l'étude de ce projet de loi la somme d'attention et de labeur voulus. Comme l'a fait observer à bon droit le ministre des Chemins de fer, il y a nombre de questions et d'arguments dont il faut tenir compte, en légiférant en cette matière. Nos populations demandent des trains de grande vitesse, des trains-express. La circulation de ces trains de grande vitesse et ces croisements de chemins de fer au niveau des routes publiques sont évidemment une source de grands dangers pour les voyageurs. Il y a certains arguments qui militent en faveur des compagnies et d'autres, en faveur du public. En dernière analyse, l'argument suprême qui doit prévaloir à mon apis, c'est la sécurité publique, la protection des voyageurs. Je suggère donc au ministre des Chemins de fer la modification de sa proposition dans le sens que je viens d'indiquer et le renvoi de ce bill, non pas au comité des chemins de fer, mais à un comité parlementaire moins nombreux.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Je désire présenter une courte observation sur la question débattue. Le député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) a cité l'accident Mackay qui s'est produit dans mon propre comté, dans la ville de Forest, et je puis assurer la Chambre que les habitants de ce district tiennent beaucoup au redressement du grief dont se plaint la ville de Forest. Naturellement, il circule par la ville un train de grande vitesse. L'accident auquel l'honorable député a fait allusion s'est produit à un certain endroit où il existe de chaque côté de la voie des objets qui masquent les trains qui approchent, et ceux qui traversaient la voie à cette époque n'avaient pas observé l'approche du train. Il n'est guère probable qu'on fasse disparaître ces obstacles à la vue, et le croisement en question appelle toute l'attention de la commission des chemins de fer. Je suis bien aise que le ministre des Chemins de fer s'intéresse si vivement à la question, et avant la clôture de la session, j'espère, il sera adopté une mesure statuant sur les croisements de chemins de

fer au niveau des grandes routes et assurant la sécurité de ceux qui traversent la voie ferrée à ces endroits.

L'honorable M. C. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, l'avis émis par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) mériterait bon accueil de ma part, et de la part du Gouvernement ; car nous le comprenons tous, c'est là une mesure fort importante qui commande toute la somme d'étude et de délibération que nous sommes en mesure d'y consacrer. Si j'en juge d'après mon expérience personnelle, un petit comité dans le genre de celui préconisé par le chef de l'opposition serait en situation d'étudier et de délibérer cette mesure avec tout le soin voulu. Voici ce que je suggère à l'honorable député (M. Lancaster) à cet égard : lorsqu'il s'agira de la création de ce comité, qu'il tienne compte de deux choses : d'abord, de la rédaction qu'il convient de donner à son amendement. L'honorable député, dans le texte de son amendement, suggère que la compagnie prenne les moyens de protéger les voyageurs à ces croisements. Il ne mentionne nullement le genre de protection voulue et il ne statue absolument rien au sujet de l'autorité à laquelle il appartiendra de se prononcer sur le degré de suffisance de cette protection. L'honorable député pourrait, s'il veut bien m'en croire, déclarer que cette protection devra être de nature à rallier l'assentiment et l'approbation de la commission des chemins de fer.

Si l'on tient à savoir combien il est souhaitable que cette question soit soumise à un comité spécial, il suffit de se rappeler que si ce projet de loi est adopté, il s'appliquera,sur le chemin de fer canadien du Pacifique seul, à 805 passages à niveau, de fer, et sur le Grand-Tronc à 781. Ce fait a été établit, l'année dernière, à l'époque où une proposition similaire était en délibération devant le comité des chemins de fer, et l'on affirma alors que l'installation de moyens de protection à chacun de ces passages à niveau, comme ceux que voulait établir le bill présenté l'année dernière, entraînerait une dépense de près de $1,000 ; ce qui revient à dire que nous grèverions ces compagnies de $100,000 de frais annuels.

M. LANCASTER : Il s'agissait alors de gardiens et de barrières.

M. FITZPATRICK : Précisément. L'honorable député affirme qu'il s'agissait alors de gardiens et de barrières ; aujourd'hui, il est question de protection suffisante ou adéquate, chose qui peut coûter bien plus cher encore.

M. R. L. BORDEN : Vous pourriez insérer au bill ce mot si juste "adéquat".

M. FITZPATRICK : Certainement, pourvu que l'honorable député m'autorise à en faire usage en pareille circonstance. Ce projet de loi s'impose aux délibérations de la Chambre, et en ce qui concerne le Gouvernement, mon collègue, le ministre des chemins de fer sera bien aise de coopérer, dans la mesure du possible, avec l'honorable député, afin de rendre cette mesure aussi parfaite que possible. Force m'est bien de faire diligence en saisissant la Chambre de la mesure que j'avais l'intention de suggérer à mon collègue, le ministre des Chemins de fer ; car, évidemment les zélés et laborieux députés de la gauche semblent vouloir accaparer tous les amendements que je voulais présenter.

M. G. H. McINTYRE (Perth-sud) : Je ne veux nullement participer au débat ; seulement, ayant prêté une attentive oreille à la discussion qui s'est déroulée ici, l'année dernière ; ayant donné mon adhésion aux vues exprimées par le député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) et ayant voté l'adoption en troisième délibération, c'est avec le plus vif plaisir que je salue l'attitude prise par le Gouvernement à cet égard. Je suis enchanté des observations tombées des lèvres du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) et je félicite le député de Lincoln-et-Niagara de la riante perspective qui s'ouvre pour l'adoption d'une loi marquée au coin de l'équité et du bon sens, comme celle qu'il propose.

M. EMMERSON : Si la Chambre veut bien me le permettre, je tiendrais à compléter mes observations précédentes. A mon avis—et c'est là une proposition qui pourrait être utilement discutée dans le secret du cabinet—il faudrait en même temps tenir compte de tous les croisements dangereux, soit dans les villes soit dans les villages, soit dans les districts ruraux.

M. LANCASTER : D'accord.

M. EMMERSON : Dans les districts ruraux, il y a un grand nombre de croisements rendus dangereux par la présence de paraneiges, tranchées, etc. Quant à l'Intercolonial et en ce qui concerne le Canada-Eastern le plus grand nombre d'accidents arrivent loin des sections colonisées, dans des endroits où la grande route traverse la voie ferrée près d'une profonde tranchée ou bien là où l'on a construit un paraneige. C'est là un point dont il faudrait tenir compte.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.

M. EMMERSON : Je propose le renvoi de la proposition de loi à un comité spécial, composé de sept députés, à être nommés plus tard.

(La motion est adoptée.)

## 2e LECTURE DU BILL RELATIF AUX JUGES DES TRIBUNAUX PROVINCIAUX.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Je propose la 2e lecture du bill (n° 13) con-

cernant les juges des tribunaux provinciaux. A l'occasion de la 1re lecture de ce bill, j'en ai brièvement expliqué l'objectif. Il tend à assurer l'application du principe énoncé, l'année dernière, par le ministre de la Justice et ses collègues, lorsque nous votâmes la loi à l'effet de relever les traitements des juges. Pour excuser et pallier certains abus qui jusque-là s'étaient glissés dans l'exercice de la magistrature, on prétendit que le traitement des juges était insuffisant, et entre autres abus signalés à l'attention du Parlement, on cita la pratique en vogue parmi certains juges qui consacraient leur temps à des occupations étrangères à leurs fonctions judiciaires et notamment, la participation à ces arbitrages de nature privée. Il y a un sentiment qui va grandissant dans le pays et qui finira par se traduire législativement, a brève échéance ; c'est que, même en fait de questions intéressant le Gouvernement et l'administration publique, il faudra adopter quelque loi ou établir quelque pratique limitant le nombre d'affaires d'arbitrage auxquelles un juge peut participer, à titre d'arbitre. Le bill en discussion, toutefois, ne vise qu'un aspect. assez étroit de la question : celui des juges remplissant les fonctions d'arbitres entre particuliers, ou entre particuliers et compagnies, ou encore entre deux compagnies. En participant à ces arbitrages d'intérêt privé, ces juges exploitent une espèce de négoce dans un but de lucre, et au cours de ces arbitrages, un juge conçoit quelquefois un sentiment de partialité en faveur d'une des parties au litige ; et cet individu peut plus tard être cité au tribunal de ce magistrat, exerçant ses fonctions judiciaires. L'année dernière, le Gouvernement a catégoriquement défini son attitude à cet égard et dans l'acte, article 7, chap. 31, 1895 a été inséré le texte que voici :

Aucun juge mentionné dans la présente loi ne se livrera, soit directement soit indirectement en qualité de directeur ou gérant de corporation, de compagnie ou de maison d'affaires, ou en aucune autre manière, pour lui-même ou au compte d'autres personnes, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires ; mais chacun de ces juges se consacrera exclusivement à ses fonctions judiciaires.

Plusieurs honorables députés ont approuvé ce changement, mais ont déclaré qu'il n'était pas assez radical. Quoique la conclusion de cet article soit d'un caractère passablement général, elle est cependant restreinte par les mots qui la précèdent. L'honorable ministre de la Justice, parlant du sujet, comme lui-même et les honorables députés de cette Chambre l'entendaient, employa ce langage (Débats, 1905, p. 9967) :

Je crois que cet amendement à la loi concernant les juges servira d'avis et leur fera comprendre qu'ils ne doivent pas siéger dans des commissions, excepté lorsqu'il est important dans l'intérêt public qu'ils y acceptent une charge. Je crois que moins un juge se mêle à ces questions, qui sont en dehors de ses fonctions judiciaires, mieux c'est pour lui-même et pour la dignité du tribunal. Je suis absolument convaincu de cela. J'irai même plus loin, et je dirai que j'ai des doutes très sérieux sur la constitutionnalité de telles nominations.

L'honorable ministre de la Justice dit clairement que les juges doivent se tenir pour avertis de ce qu'ils ont à faire, et s'il en eut été ainsi, nous n'aurions pas à nous plaindre. Mais malheureusement les juges ne se sont pas abstenus de siéger dans les commissions d'arbitrage, et il faut faire cesser cet abus, non seulement par un avis officieux, mais par une loi formelle.

Je veux qu'il soit bien compris que je considère la magistrature canadienne comme un corps composé des hommes les plus honorables, d'hommes que nous devons prendre comme exemples, d'hommes dignes de tout notre respect ; mais les juges ont semblé croire que tant que le Parlement n'aura pas clairement défini son intention au moyen d'une loi formelle, il leur est loisible de continuer à agir comme par le passé. Ce qui donne une certaine valeur à cet argument, c'est que la loi concernant la cour suprême et la cour d'échiquier contient à l'égard des juges de ces tribunaux, une disposition beaucoup plus sévère que tout ce que l'on peut trouver dans les lois concernant les tribunaux provinciaux. Il est possible aussi que les juges aient trouvé une justification de leur conduite dans les paroles prononcées par l'honorable premier ministre à la dernière session. J'ai expliqué que les paroles du ministre de la Justice étaient un avertissement formel aux juges de s'abstenir à l'avenir d'agir comme arbitres, mais les explications subséquentes de l'honorable premier ministre n'ont pas été aussi formelles et on peut y voir une intention d'accorder une plus grande latitude. Voici les paroles dont s'est servi l'honorable premier ministre (Débats, p. 9976) :

Voici une question de la plus haute importance. J'approuve entièrement la proposition que les juges doivent se restreindre à l'accomplissement de leurs fonctions judiciaires, mais est-ce l'intention du Parlement—je ne l'ai jamais compris—d'empêcher les juges de figurer dans des causes d'un caractère semi-judiciaires? Pour citer un exemple, l'honorable député (M. Macdonald) a mentionné les arbitrages entre les provinces et le Dominion. Les juges sont éminemment capables de servir d'arbitres entre les provinces et le Dominion ou entre les provinces elles-mêmes et je ne crois pas que personne n'objecte à cela. Les juges ont été appelés à arbitrer entre patrons et ouvriers, au sujet des grèves. C'est en réalité une question judiciaire à régler, et je ne concède pas que les juges ne doivent pas s'en mêler.

J'ai des doutes sur ce dernier point.

Mais l'intention du Parlement, et ce que nous concédons tous, c'est que les juges ne doivent pas se livrer à une occupation d'un caractère commercial ; ils ne doivent pas être directeurs de compagnies d'assurance, de banques ou autres compagnies semblables. Mais je ne crois pas que personne d'entre nous n'ait l'intention

d'empêcher les juges de s'occuper de toute besogne d'un caractère judiciaire.

C'était probablement l'intention, par cette dernière phrase, d'induire les juges en erreur et de leur fournir une justification, car il leur faut une espèce de justification pour agir comme arbitres, contrairement au vœu exprimé l'année dernière par l'honorable ministre de la Justice et à ce qui était, selon moi, la politique arrêtée du Parlement. La Chambre basse n'est pas seule à approuver cette politique, car le Sénat, je crois, l'approuve également. L'honorable sénateur Ferguson a présenté un bill en 1903, sur le même sujet ; mais ce bill avait une application plus étendue que celui que j'ai l'honneur de proposer. Le bill ne fut pas adopté par le Sénat. L'enquête Gamey se poursuivait à ce moment ou venait d'être terminée, et l'on disait que ce bill avait une portée politique.

Toutefois, il était évident, d'après les discours prononcés, que le Sénat croyait le temps était venu où il fallait prescrire que les juges cessassent de siéger comme arbitres, qu'ils cessassent dorénavant de s'engager dans des travaux extra-judiciaires, même dans ces grandes questions dont a parlé l'honorable ministre. Mais le bill fut retiré pour la raison que j'ai donnée. Il ne suffit pas d'affirmer que les juges ne subissent pas l'influence de ceux qui les emploient. J'oserais dire, sans vouloir blesser personne et envisageant les juges comme d'autres hommes éclairées et honorables, que les paie-maîtres sont les maîtres des employés. Je me sers de cette expression, parce qu'elle rend exactement ma pensée, et tout en conservant le plus profond respect pour la magistrature du Canada; d'ailleurs je ne m'éloigne pas beaucoup par ce rapprochement de ce qui s'est fait dans le passé, car un personnage de haute distinction a exprimé son opinion sur ce sujet. On se rappelle que lors de la présentation devant la législature d'Ontario d'un bill pour augmenter de $1,000 le traitement des juges, le parlement du Canada s'y opposa fortement. Plusieurs honorables députés objectèrent que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord avait un objet en vue en plaçant les juges sous la dépendance de cette Chambre, et que s'il fallait permettre à la législature d'Ontario de contribuer une part quelconque au traitement des juges, ce serait, en quelque sorte placer ceux-ci sous l'influence et sous la dépendance de la législature provinciale, ce qui n'était pas convenable. Ce bill fut soumis au ministre de la Justice d'alors qui le désapprouva. Le même bill fut présenté subséquemment sous une forme et adopté sans qu'aucun doute ne fut soulevé sur sa constitutionalité. Sir John Macdonald était malade à ce moment. Sir Alexander Campbell et, je crois, d'autres ministres de la Justice qui lui succédèrent soulevèrent plus tard des objections. Un cas semblable se produisit dans la Colombie-Anglaise. M. Fournier, qui était dans le temps ministre de la Justice dans le gouvernement du Canada, fit remarquer que la législature provinciale ne devait en aucune façon avoir le pouvoir de rémunérer ou d'influencer les juges, et il ajouta : " Ce qui est incompatible avec l'exercice fidèle et impartial de leurs fonctions judiciaires par les juges des cours de comté ". De plus, l'expérience a prouvé que même si la rémunération ne provient pas exclusivement de source particulière, comme par exemple, d'une personne ou d'une corporation, d'une compagnie de chemin de fer ou d'une compagnie d'assurance, mais provient de ce que je pourrais appeler une source quasi-judiciaire, elle n'est pas plus recommandable. Les juristes de cette Chambre se rappelleront des discussions qu'a soulevées fréquemment la proposition de rémunérer les juges par des honoraires. Pour ne pas me rendre dans ces citations trop longues, je rappellerai une ou deux lignes seulement d'un juge célèbre de la Nouvelle-Ecosse sur ce sujet. Voici ce que disait l'honorable James Macdonald : " On a découvert depuis longtemps que le système de rétribution des juges par des honoraires est un mauvais système, qui pourrait avoir une influence pernicieuse sur l'indépendance de la magistrature ". Si la rétribution partielle des juges par les législatures constitue un principe dangereux, et si la rétribution même statutaire des juges par honoraires est pernicieuse, je prétends que la rémunération des juges par les compagnies de chemins de fer ou autres grandes corporations, voire même par des personnes qui pourraient être traduites devant eux au cours d'un procès, est bien plus contraire aux vrais intérêts de la justice que les cas que je viens de citer. Pour quelle raison? Pour la raison que les juges compromettent en quelque sorte leur indépendance; peut-être pas sciemment ni volontairement, ni parce que les juges ne sont pas des hommes honorables, mais parce qu'il s'élève inévitablement des soupçons dans l'esprit du public. Si nous admettons, nous qui connaissons plus intimement les juges, que cette pratique ne peut pas, dans notre opinion, influencer au moindre degré le jugement du magistrat, il ne faut pas oublier cependant qu'une autre grave question se pose, c'est-à-dire que le public doit avoir pour la magistrature un respect tel que jamais il n'ait le doute le plus léger sur sa parfaite intégrité. Pendant bien des années, la magistrature du Canada a joui d'une si enviable réputation, si exempte de soupçons que nous étions remplis d'orgueil en la citant comme exemple. Je ne dis pas si nous scrutions encore aujourd'hui les choses, nous ne pourrions pas, comme jadis, être fiers de notre magistrature, mais, sachant que les juges n'ont pas été trop généreusement rétribués dans le passé, pour leurs fonctions judiciaires, et qu'ils ont été forcés, par les exigences politiques, de s'é-

loigner quelque fois de leurs fonctions strictement judiciaires pour se livrer à des travaux extra-judiciaires, je dis que pour ces raisons la masse du peuple n'a pas aujourd'hui ce respect et cette confiance dans la magistrature que nous remarquions autrefois, et qui est si essentielle au bien-être du pays. Parlant à Winnipeg, à propos de la nomination d'un juge, un avocat éminent, M. J. S. Ewart, disait que la cour de justice sépare la société de l'anarchie. Parmi les institutions qui sont la base de la société et parmi les éléments qui contribuent au bien-être du peuple, il n'y en a pas, je crois, de plus important que la magistrature. Elle tient dans ses mains la vie, les biens, la liberté du citoyen. Plus que cela, la poursuite heureuse des destinées du Canada, le rang qu'occupe le pays aux yeux des nations dépendent en grande partie de la situation qu'occupe la magistrature. Envisagez la question à tous les points de vue, il y a de graves inconvénients à laisser les juges siéger comme arbitres. Prenez, par exemple, le cas de Conmee et du Pacifique-Canadien, dans lequel un juge, une des lumières les plus brillantes de la magistrature et du barreau, comme arbitre. Une motion fut faite et fut accordée pour invalider la procédure, parce qu'au cours de l'arbitrage, le Pacifique-Canadien lui proposa d'entrer à son service. Pourquoi ? Non que le savant juge avait fait quelque chose qui ne convenait pas ou qu'il s'était rendu coupable sciemment de quelque faute, mais parce qu'il agissait comme arbitre, et un juge qui décide une cause doit être au-dessus de tout soupçon. Je pourrais citer encore des cas, mais tout le monde est convaincu que quand des juges siègent comme arbitres, particulièrement quand ils président des commissions ayant un caractère politique, le public est porté à perdre confiance dans la magistrature.

Il y a un autre point à envisager. Un cri s'est élevé récemment dans Ontario, contre les lenteurs de la justice occasionnées par le nombre restreint des juges. Il n'était donc pas tout à fait hors de propos, puisque nous venions de créer une cour entièrement nouvelle à grands frais pour le pays, de protester contre l'emploi de nos juges dans ces arbitrages particuliers, qui ajoutent à leur traitement judiciaire des émoluments provenant de l'exercice de certains offices étrangers à leurs fonctions. Il n'est certainement pas raisonnable, dans l'intérêt du pays, que cet état de choses subsiste plus longtemps, car les juges eux-mêmes en souffrent autant que le pays. Prenons par exemple le cas de deux juges de la cour de comté qui recevaient un traitement de $3,000 chacun. Il n'y a pas de doute que ces deux juges avaient été nommés avec la conviction qu'ils feraient pour $6,000 de travail. Mais si l'un d'eux—et ce peut être le juge senior—consacre le tiers de son temps à des procédures d'arbitrage, le pays ne reçoit pas l'équivalent de son traitement. Le pays ne reçoit que les deux tiers de son temps et il donne l'autre tiers à des affaires particulières. Un surcroît de travail est ainsi dévolu au juge junior de sorte que l'un des juges est rémunéré pour le travail qu'il ne fait pas et l'autre n'est pas rémunéré pour le travail qu'il fait. Ce n'est pas tout. Le juge senior se fait peut-être une couple de milles piastres d'honoraires en siégeant comme arbitre, de sorte qu'il reçoit pour les huit mois de labeur qu'il donne au pays environ $6,000, tandis que l'autre juge reçoit $3,000 seulement pour toute une année de travail. Ce n'est pas tout encore, car le juge senior reçoit de plus, dans Ontario, du moins, certains honoraires de déplacement auxquels le juge junior n'a pas droit.

Nul doute que les honorables députés ont étudié cette question sous ses divers aspects, mais je voudrais la traiter à un autre point de vue. Nous permettons à nos juges d'agir comme arbitres à leur bénéfice particulier, et nous payons un bien plus grand nombre de juges de comté qu'il nous en faut. Ce point de vue a déjà été discuté dans cette Chambre, qui n'a pu, paraît-il appliquer un remède. J'ose affirmer que dans un sens il n'en est pas ainsi. Je me rappelle que lors de la discussion, l'année dernière, l'honorable premier ministre a dit que les procureurs généraux qui se sont succédé, dans la province qu'il habite, la province de Québec, avaient essayé en vain de remédier à cela. Je ne sais pas ce qui se passe dans la province de Québec, et je n'en fais qu'une mention passagère. Mais prenons les juges de comtés dans la province d'Ontario, qui nécessitent une forte dépense d'argent. Rien d'insurmontable ne s'oppose à ce qu'une réforme soit faite. Un remède facile a été suggéré l'année dernière, qui faciliterait la réforme dans toutes les provinces. Ce remède consiste à exiger des provinces un règlement définitif de cette question lorsqu'elles se présenteront devant le Gouvernement pour obtenir un remaniement de la subvention fédérale.

En 1905, la législature d'Ontario vota une loi statuant que là où il y avait deux juges dans un comté et que l'un d'eux prenait sa retraite ou mourrait, il ne devait pas lui être nommé de successeur tant que la population du comté n'aurait pas atteint le chiffre de 80,000 âmes. C'était à une époque où la politique dans Ontario n'était pas dans les intérêts du comté comme elle l'est aujourd'hui, et où la direction des affaires du Dominion était entre les mains d'hommes dans lesquels j'avais plus confiance que dans l'administration actuelle. Le parti de la réforme était au pouvoir dans la province d'Ontario et le parti conservateur qui tenait les rênes de l'Etat à Ottawa était chargé de nommer les juges. Le parti de la réforme dans Ontario statua que lorsque surviendrait une vacance dans la magistrature, cette vacance ne pourrait pas être remplie, à

moins que la population n'ait atteint le chiffre de 80,000 âmes. Le 7 avril 1896, la position n'ayant pas changé, la loi fut rétablie sans modification essentielle. Mais, l'année suivante, le gouvernement ayant changé à Ottawa, nous constatons une modification beaucoup plus radicale dans cette loi. Le parti réformiste ne jugea pas à propos d'abroger la loi, ç'aurait été trop flagrant, mais il employa une fraude pieuse que la Chambre considérera, je crois, comme très ingénieuse, quelles qu'en soient l'honnêteté et la franchise. Ces messieurs du parti réformiste prescrivirent que nonobstant la réduction projetée du nombre des juges et l'élimination d'un juge supplémentaire dans tous les cas où la population n'excéderait pas 80,000 âmes, cependant si la commission qui nommait un juge déclarait que la population était de 80,000 âmes, le fait était suffisamment prouvé. Voici le texte :

Ou, si telle commission, qui sera subséquemment émise dit ou déclare que la population de tel comté ou réunion de comtés dépasse 80,000 âmes, le fait ainsi déclaré sera admis comme concluant et ne sera pas discuté.

Ainsi, dès 1895, la législature d'Ontario décrétait qu'il y avait trop de juges de comté dans cette province, et avisait aux moyens à prendre pour en diminuer le nombre, et, l'année suivante, elle abrogeait cette disposition par celle que je viens de citer. D'après ce que je connais personnellement de la situation, dans l'Ontario, je suis convaincu que si la proposition était faite à cette province d'abroger cette loi, elle ne s'y opposerait pas. Et alors, qu'en résulterait-il ?

Comparons la situation, dans l'Ontario, à ce qu'elle est dans les autres provinces. Si l'Ontario n'avait qu'un seul juge par comté dont la population ne dépasse pas 80,000, au lieu d'avoir 68 juges, elle en aurait moins de 34. La population d'Ontario ne dépasse pas 2,168,000. Si l'on divise ce chiffre par 80,000 le maximum d'administrés pour chaque juge, nous avons comme résultat, 28 et une fraction. Mais même en restant à 34, cela diminuerait exactement de moitié le nombre actuel des juges.

Au point de vue des autres provinces, est-il juste que celle d'Ontario soutire du Trésor fédéral, pour le traitement de ses juges, une somme double de celle à laquelle elle a droit? Et pour la province d'Ontario elle-même, est-il utile qu'elle ait deux fois le nombre de juges nécessaires à la bonne administration de la justice ? Ces magistrats ne sont-ils pas exposés à devenir incapables, par suite de l'inaction.

Je ne voudrais pas fatiguer la Chambre, mais je crois que la question est de la plus haute importance pour le public, et j'espère que le Gouvernement y donnera toute son attention. Je m'en rapporte, pour cela, aux déclarations faites l'an dernier par les ministres ; mais qu'il donne, ou non, à la question, une solution satisfaisante, le public, en général, sait à quoi s'en tenir. Il est plus ou moins au courant de la situaion, et tôt ou tard, le Gouvernement, quel qu'il soit, sera forcé de changer de tactique, sinon sous l'empire d'une loi formelle, du moins, dans la pratique. Les juges ne doivent pas être distraits de leurs occupations régulières ni gênés dans l'exercice de leurs fonctions ; ils ne doivent pas faire partie des commissions d'enquête, surtout sur des questions d'une nature politique.

Je pourrais bien parler ici de ces commissions qui tiennent plus ou moins à la politique, car en les confiant à des juges on prive le pays des services pour lesquels ils sont spécialement désignés et rétribués. Mais je m'abstiens d'aborder ce sujet. Je déposerai prochainement une autre proposition de loi, et il est même possible que je demande à la Chambre, lorsque ce bill sera discuté en comité, de le modifier de manière à le rendre plus sévère. Je puis renvoyer mes honorables collègues à l'article publié par le " Canada Law Journal," volume 39, page 420, sur cette question des fonctions extra-judiciaires des magistrats. A la page 540, du même volume, on trouvera aussi les remarques de M. Ewarts à l'adresse du juge Perdue, je crois. Je citerai encore, comme source de référence, un débat du Sénat—pages 398 et 680, année 1903—au cours duquel le sénateur Alexander et autres, ont fourni une foule de renseignements utiles.

La même question a aussi été discutée en Angleterre. Je demande la permission de citer un éloquent passage du discours de lord Randolph Churchill, qui protestait contre la nomination de juges dans la commission Parnell :

Il est souverainement impolitique et même illégal d'enlever les juges du royaume à leurs attributions régulières pour les mêler aux luttes politiques. Dans le présent cas, quelle que soit leur décision, ils seront en butte aux reproches et aux récriminations des partis politiques. Dans quelque sens qu'ils décident, une moitié du pays, on peut dire, les approuvera et l'autre moitié les condamnera. Leur attitude dans les moindres détails du procès, chacune de leurs décisions pendant l'enquête, le moindre mot qui pourra leur échapper, toutes les questions qu'ils poseront seront scrutés, répétés, critiqués, blâmés ou louangés. Des juges anglais ont-ils déjà été mis dans une situation aussi critique ? Quel est le magistrat qui sortira de cette épreuve avec les aptitudes judiciaires et l'influence morale qu'il avait avant ? A-t-on le droit de soumettre nos magistrats à une pareille épreuve ?

Si cela est vrai des enquêtes d'une nature quasi-politique, n'en peut-on pas dire autant des arbitrages intéressant les intérêts des compagnies de chemins de fer ou autres grandes compagnies ? Il n'existe pas au Canada, à l'heure qu'il est, d'engin électoral plus puissant que les grandes compagnies de chemins de fer. Nous avions déjà une de ces grandes compagnies et nous en

aurons bientôt une autre. Actuellement, les compagnies de chemins de fer du Canada représentent de vastes intérêts s'étendant d'un océan à l'autre. Si les paroles que je viens de citer, touchant la situation en Angleterre, peuvent s'appliquer au Canada, est-il prudent de mettre nos magistrats en relation avec ces puissantes compagnies, en leur confiant des arbitrages ? Il est dit dans le bill :

Nul juge mentionné en la présente loi ne peut, excepté à la demande et de la part de la couronne, ou pour la décision d'actions ou instances ou de questions se présentant au cours d'actions ou instances, selon que prévu par les lois ou les règles statutaires d'une province, devenir rapporteur, arbitre ou tiers-arbitre, ou assesseur ou estimateur de dommages-intérêts ou d'indemnité, ni agir comme tel en matière ou pour la décision de quelque question, dispute ou différend que ce soit ; mais les dispositions du présent paragraphe n'ont pas l'effet d'empêcher un juge de poursuivre et achever une référence ou un arbitrage dans lequel il a effectivement commencé d'agir avant le quinzième jour de mars mil neuf cent six.

L'article suivant est destiné à recueillir certains renseignements nécessaires, pour que nous sachions mieux à l'avenir, ce qu'il convient de décider à l'égard des juges. Les explications données hier par le ministre de la Justice, nous fournissent la preuve de la nécessité de cet article.

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député considère-t-il qu'une semblable disposition soit du ressort de ce Parlement ?

M. LENNOX : Avant de répondre à l'honorable député je vais citer l'article :

Tout juge mentionné en la présente loi doit tenir ou faire tenir par un fonctionnaire de la cour qu'il préside, des écritures, accessibles à ce juge, de tous les actes et fonctions judiciaires accomplis par lui, en telle qualité de juge, y compris toutes les actions, poursuites et procédures tant civiles que criminelles, prises, instituées ou venues devant lui, ainsi que de ce qui est advenu de ces litiges, et il doit, le ou avant le premier jour de mars mil neuf cent sept, et annuellement par la suite, ou plus souvent, s'il en est requis par le ministre de la Justice, sur des imprimés fournis sur demande par le ministère de la Justice, faire et transmettre au ministère de la Justice un mémoire ou rapport, attesté par le juge, énonçant les actes et fonctions judiciaires accomplis par ce juge depuis la présente loi ou depuis la date de son dernier rapport, suivant le cas."

Mon honorable ami (M. A. K. Maclean) demande si ces dispositions sont bien du ressort du Parlement. Je ne veux pas me donner pour une grande autorité, mais je puis dire que cette question d'assigner aux juges des tribunaux provinciaux des fonctions additionnelles, a déjà été décidée dans l'affirmative par un tribunal du pays, et que le comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre a confirmé cette décision. J'ai l'honneur de proposer la 2e lecture de la proposition de loi.

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

M. LENNOX.

## Reprise de la Séance.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, la loi que le présent bill tend à modifier par l'addition de ces deux articles, dit :

Aucun juge mentionné dans la présente loi ne se livrera, soit directement soit indirectement, en qualité de directeur ou gérant de corporation, de compagnies ou de maisons d'affaires, ou en aucune autre matière, pour lui-même ou à compte d'autres personnes, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires ; mais chacun de ces juges se consacrera exclusivement à ses fonctions judiciaires.

Cette loi décrète qu'aucun juge ne peut se livrer à aucune autre occupation ou affaire que ses fonctions judiciaires, auxquelles il doit se consacrer excusivement. A mon sens, l'amendement proposé, en dépit de la forme dans laquelle il est rédigé, aurait pour effet de permettre aux juges de remplir les fonctions mentionnées dans l'article, ce qui leur est interdit, par la loi, telle qu'elle existe actuellement.

Jusqu'à présent, la loi votée l'an dernier, a été interprétée sévèrement et à une ou deux reprises des juges m'ont écrit pour savoir si la loi leur permettait d'agir comme arbitres, dans un conflit entre particuliers. Invariablement, j'ai répondu qu'ils ne devaient pas le faire, et je regrette d'avoir à déclarer ce soir que nos juges ne se sont pas conformés à la loi votée par le Parlement, et qu'ils n'ont pas donné cet exemple de soumission à la loi, que nous étions en droit d'attendre d'eux.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre peut-il nous dire combien de juges ont refusé de se conformer à la loi ?

M. FITZPATRICK : Permettez-moi de continuer ma démonstration. Il y a quelque temps, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) me posait une question relative à la violation de la loi votée l'an dernier. La réponse que j'ai donnée dans le temps était, en substance, ce que je viens de dire ce soir. J'ai profité de l'occasion pour adresser aux juges une circulaire dans laquelle se trouvait cette question et cette réponse, pour leur faire connaître l'opinion du Parlement à l'égard de ceux qui violent la loi. Je n'ai pas encore reçu de réponses de tous ceux à qui cette circulaire a été adressée.

Je dois dire à mon honorable ami que lorsque j'aurai reçu ces réponses je déposerai un projet de loi pour donner une sanction à la loi de l'an dernier, et je lui demande de vouloir bien suspendre toute procédure ultérieure, sur le présent bill, jusqu'à ce que le mien ait été déposé. Nous pourrons alors travailler de concert à préparer une loi qui donnera une sanction effective à la volonté du Parlement.

M. LENNOX : Cette proposition de l'honorable ministre me paraît très raisonnable et j'y accède très volontiers.

M. FITZPATRICK : Nous pouvons voter la deuxième lecture ; le principe du bill est accepté.

M. MONK: J'aimerais à savoir de l'honorable ministre de la Justice—n'ayant pu m'en rendre compte personnellement—jusqu'à quel point, en Angleterre, on permet aux juges de remplir d'autres fonctions que leurs fonctions judiciaires, soit en se livrant à l'enseignement, soit en agissant comme directeurs de compagnies commerciales ou financières. Cette coutume existe-t-elle en Angleterre ?

M. FITZPATRICK : Sous le rapport de l'enseignement, je ne sais pas quelle est la coutume suivie en Angleterre, mais un juge canadien qui, je puis le dire en passant, est un de ceux qui violent le plus ouvertement la loi, a cru justifier sa conduite en m'adressant une liste de juges anglais qui sont directeurs de compagnies financières. Je ne connais de la coutume anglaise que ce que m'en a appris le juge en question. Mais je ne m'en inquiète guère, car nous n'avons à nous préoccuper que de notre propre loi.

M. A. A. STOCKTON (ville et comté de Saint-Jean) : Je partage entièrement l'opinion de l'honorable ministre de la Justice. Je considère que lorsqu'un homme accepte une place de juge, il doit être prêt à se consacrer exclusivement à ses fonctions judiciaires et à renoncer à toute autre occupation. L'an dernier, quand cette loi fut votée, un membre de cette Chambre proposa de mettre une sanction à la loi, mais l'honorable ministre de la Justice supposait alors, avec raison, qu'il n'était pas convenable d'insérer une clause pénale dans la loi, car il était à présumer qu'une personne désignée par le gouvernement pour administrer la loi, saurait s'y conformer. Puisque cela n'a pas été fait, j'accepte la promesse de l'honorable ministre, et j'espère que la loi sera modifiée de manière à empêcher le retour de ces regrettables incidents.

M. MONK : L'honorable ministre de la Justice prétend-il que la loi votée l'an dernier ne permet pas à un juge de continuer à exercer les fonctions de professeur dans une université ? Je demande cela, parce que la question a été discutée dans la province de Québec, et qu'un savant magistrat qui est, en même temps, professeur à l'Université Laval, a déclaré dans le " Herald " de Montréal que la loi de l'an dernier n'interdit pas à un juge d'occuper une chaire dans une université. Cette opinion me paraît appuyée sur de solides arguments. Dois-je comprendre que l'honorable ministre de la Justice est d'une opinion contraire ?

M. FITZPATRICK : Non ; je suis plutôt porté à croire, et c'est d'après cette supposition que j'ai agi, que ceux qui se livrent à l'enseignement du droit dans nos universités ne sont pas atteints par la loi. On peut équitablement considérer que ces fonctions n'ont rien d'incompatibles avec les fonctions judiciaires et je crois m'être prononcé dans ce sens, l'an dernier, lorsque la loi a été discutée.

M. STOCKTON : En effet, cette question a été soulevée au cours des délibérations, l'an dernier, et l'honorable ministre a émis l'opinion qu'il émet ce soir.

M. BORDEN : Je n'ai pas la loi sous la main, et je ne sais pas jusqu'à quel point elle doit s'appliquer aux juges occupant des postes de confiance, comme exécuteurs testamentaires ou fidéicommissaires. Elle contient peut-être une disposition spéciale à cet effet.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami me permettra de lui faire observer ceci : dans la province de Québec, certains juges reçoivent des traitements très élevés, en qualité d'administrateurs de successions, et consacrent une grande partie de leur temps à s'acquitter de leurs fonctions d'administrateurs. Au dire de certains membres du district, ils y consacrent même tellement de temps qu'ils négligent et sont forcés de négliger leurs fonctions judiciaires.

M. BORDEN : Naturellement, je ne connais rien des cas particuliers dont parle l'honorable ministre de la Justice, mais il me semble que, moins dans l'intérêt des juges que dans l'intérêt de ceux qu'ils représentent, il serait utile de décider quelque chose relativement à ces postes de confiance, occupés par des juges, avant l'adoption de la loi. C'est une simple remarque que je fais en passant. Il peut y avoir des cas où il serait à propos de restreindre les effets de la loi, à cet égard. Dans ma province, bien avant l'adoption de cette loi, il est arrivé que des avocats, qui occupaient des situations de directeurs de banques ou de grandes compagnies, ont cru devoir se démettre, en étant appelés à faire partie de la magistrature. Je considère que c'est ce qu'il y a de mieux à faire, indépendamment de toute disposition législative. La proposition du ministre, de surseoir à la discussion de ce bill, jusqu'à ce que son propre projet soit déposé, est très raisonnable et doit être acceptée.

M. FITZPATRICK : Adoptons d'abord le principe du bill, en en votant la 2e lecture.

M. MONK : J'aimerais à savoir de l'honorable ministre de la Justice si les juges de la province de Québec se montrent plus récalcitrants que ceux des autres provinces, pour se conformer à ce qu'on attendait d'eux en votant cette loi, l'an passé. Je crois aussi que l'honorable ministre fait erreur en disant que certains juges touchent des traitements élevés, comme administra-

teurs de successions. Il est possible qu'à Montréal et à Québec, certains juges, pour des raisons de parenté ou autres, occupent des positions de confiance et reçoivent quelque rémunération, mais je ne crois pas qu'en aucun cas elle soit bien élevée.

Si le Gouvernement doit déposer un nouveau projet de loi, il conviendrait de peser mûrement la question de savoir jusqu'où cette loi doit aller. L'intention du Parlement est d'interdire à un juge de devenir directeur d'une banque ou d'une institution financière, mais ira-t-on jusqu'à décréter qu'un juge ne pourra pas être exécuteur testamentaire, même s'il reçoit une faible rémunération ? Je ne connais pas un pays au monde où un juge serait obligé de refuser d'agir comme exécuteur testamentaire. C'est pour cela que j'ai demandé quelle était la pratique suivie en Angleterre. Il n'y a pas de magistrature supérieure à celle de l'Angleterre, et avec des institutions indentiques, nous pourrions, sans inconvénients, nous en tenir à ce qui se pratique dans un pays où la magistrature n'a rien perdu de sa dignité par suite de cette coutume.

M. FITZPATRICK : Je ferai observer à mon honorable ami que bien que les juges de la province de Québec ne soient pas plus sujets à caution que ceux des autres provinces, les juges réfractaires viennent surtout de Québec et d'Ontario. Plusieurs juges de la province d'Ontario. . .

M. MONK : Il y a aussi des juges réfractaires dans Ontario ?

M. FITZPATRICK : Quelques-uns.

M. W. F. MACLEAN : Un d'entre eux assistait l'autre jour à une réunion des directeurs d'une compagnie d'assurance.

M. FITZPATRICK : Il y en a aussi dans Ontario, mais la proportion est plus forte dans la province de Québec. Mon honorable ami (M. Monk) doit connaître des juges de Montréal qui sont directeurs de compagnies d'assurance et de banques, et qui ont continué à occuper ces situations en dépit de la loi votée à la dernière session. Il n'ignore probablement pas, non plus, que d'autres juges, que je ne nommerai pas, administrent de riches successions, et s'ils ne sollicitent par ces charges, ils permettent qu'elles leur soient confiées. Ai-je besoin de mentionner la succession Masson ? ai-je besoin de nommer la succession Rodier ; ai-je besoin de nommer la succession O'Brien, et une douzaine d'autres que j'ai présentes à la mémoire ?

M. MONK : L'honorable ministre ne prétend pas dire que les juges touchent de forts appointements pour administrer ces successions.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami sait fort bien ce qui en est. Durant la dernière session de la législature de Québec, un bill a été déposé pour augmenter considérablement les émoluments d'un exécuteur testamentaire ; cet exécuteur, qui se trouvait être un juge, alléguait qu'il était obligé de consacrer une très grande partie de son temps à l'administration de cette succession.

Quant à ce qui se pratique en Angleterre, je concède que nous avons tout intérêt à nous guider sur la mère patrie dans les questions de cette nature. La magistrature anglaise est éminemment respectable et nous pouvons en dire autant de la nôtre. Je ne veux rien dire, ni en ce moment ni en aucune autre circonstance, qui soit de nature à porter atteinte à la haute réputation de notre magistrature. Mais la question qui nous occupe dans le moment est celui-ci : nous avons adopté une loi tendant à régler la conduite des juges et je déclare formellement que le moins que le Parlement est en droit d'attendre, c'est que cette loi sera observée par les juges.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : A première vue, j'ai cru que mon honorable ami (M. Lennox) n'avait pas fait exception dans l'article 2, pour certaines fonctions qui, à mon sens, n'ont rien d'incompatibles avec celles d'un juge. Mais après un examen plus attentif du bill, je vois que l'article contient une disposition spéciale relativement à ces fonctions spéciales.

Je partage entièrement la manière de voir de l'honorable ministre de la Justice et je crois que le Parlement doit décréter clairement et formellement qu'un juge ne peut agir ni comme exécuteur testamentaire, ni comme fidéicommissaire. Tous ceux qui ont quelque habitude de ces questions savent que rien n'est plus difficile pour des juges que de dire en quoi consiste, légalement, un abus de confiance, de la part d'un exécuteur testamentaire ou d'un fidéicommissaire. On ne saurait imaginer pour un juge, un devoir plus pénible que de l'obliger à décider un cas de cette nature, si c'était un de ses collègues qui était en cause.

Il me semble que l'article 7 de la loi de l'an dernier, réglait cette question bien clairement, et il est regrettable que l'honorable ministre de la Justice soit obligé de revenir à la charge cette année, et demander au Parlement de décréter d'une manière plus formelle encore, qu'il est interdit à un juge d'agir comme directeur de compagnies ou administrateur de successions, ces occupations étant, jusqu'à un certain point, incompatibles avec ses fonctions judiciaires.

Je ferai observer à mon honorable ami de Simcoe (M. Lennox) que l'article 3 de son bill vise une situation qui devrait faire partie du domaine des législatures provinciales. Dans la Nouvelle-Ecosse, les protonotaires de la province fournissent au gouvernement un rapport concernant le nombre et la nature des affaires dont les tribunaux sont saisis, et tous les renseignements visés par article du bill. Cette question me semble devoir tomber sous la juridiction des pro-

vinces plutôt que sous celle du Parlement fédéral. Le but que vise mon honorable ami (M. Lennox), je suis convaincu que les différentes provinces l'atteignent déjà au moyen de lois établies à cette fin. Toutefois, lorsque le bill sera délibéré en comité, l'on pourra discuter plus à fond cet aspect particulier de la question.

M. LENNOX : S'il m'était permis d'ajouter un mot de réplique, je dirais que les observations de l'honorable député ne sont pas absolument dépourvues de fondement ; mais ayant agréé l'avis du ministre de la Justice, et était convaincu que le gouvernement désire recueillir ces renseignements, je consentirai volontiers à ce que la question en reste là pour le moment.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 2e fois.)

## 2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES POIDS ET MESURES.

M. ARCHIBALD CAMPBELL (York-centre) propose la 2e lecture du bill (n° 14) portant modification de la loi sur les poids et mesures.

Monsieur l'Orateur, cette proposition de loi a pour objet de réformer un abus qui s'est introduit dans la province d'Ontario, et plus particulièrement dans le voisinage de Toronto. Depuis un grand nombre d'années, tout le lait qui s'expédie en cette ville est fourni par les cultivateurs qui le vendent à la boîte ou au bidon. D'après les renseignements les plus précis que j'ai pu obtenir il entrerait quotidiennement dans Toronto de 2,000 à 3,000 boîtes de lait. A l'origine, ces boîtes étaient censées contenir huit gallons de lait, et c'est cette quantité que l'on payait au cultivateur ; mais pour des raisons quelconques, on a sensiblement changé la capacité des boîtes en ces dernières années. Aujourd'hui, on peut dire qu'il ne se délivre plus à Toronto de boîtes dont la contenance soit inférieure à 8 gallons et demi ou même neuf, et cependant le cultivateur ne reçoit toujours que le paiement de 8 gallons. Cette grave injustice a créé du mécontentement au sein de la population. Les cultivateurs ont instamment prié la Chambre d'établir une loi dans le sens visé par la proposition que j'ai eu la faveur de présenter. Une telle loi redressera cette injustice en fixant l'étalon de capacité ; de cette façon, lorsque le lait se vendra à la boîte, on saura que la boîte équivaut à 8 gallons, et la demi-boîte à 4.

Le bill ne vise en aucune façon les centaines de boîtes dont on se sert actuellement, car il est indifférent que la capacité des boîtes soit de 3, de 4, de 7 ou même de 9 gallons ; le cultivateur vendant du lait touchera le paiement de ce qu'il en délivrera, et le marchand recevra la quantité qu'il aura achetée. Ainsi, le cultivateur vendant une boîte de lait de la contenance de 7 gallons ne recevra que le paiement des sept huitièmes d'une boîte ; s'il vend une boîte contenant 9 gallons, il touchera le prix d'une boîte et d'un huitième et ainsi de suite.

Une disposition particulière du bill règle l'inspection des boîtes. Advenant quelque contestation entre le producteur et le marchand relativement à la capacité des boîtes à lait, on pourra les présenter à l'inspecteur des poids et mesures qui les vérifiera et y apposera la marque de leur capacité. De cette façon, le bill redressera un grief sérieux qui existe dans la province d'Ontario, sans rien changer à l'état de choses qui existe dans la province de Québec et les autres provinces où, si je suis bien informé, le lait se vend surtout au gallon.

Le bill dispose aussi que l'Exécutif peut établir un tarif de droits à payer pour l'inspection et le marquage des boîtes à lait, mais ces droits n'excéderont pas un cent et demi par gallon.

J'ai eu l'honneur de présenter l'autre jour une pétition portant la signature de plus de six cents contribuables et cultivateurs d'York-centre, d'York-sud, d'York-nord et des comtés de Peel et de Halton. Le présent bill intéressant tous les comtés situés autour de Toronto, je me plais à croire que la Chambre l'accueillera avec faveur, car il redressera, j'en ai la certitude, une grave injustice qui se fait sentir depuis quelques années et qui s'accentue graduellement.

M. R. BLAIN (Peel) : J'approuve le principe sur lequel repose ce bill, estimant qu'il importe de redresser l'injustice dont se plaignent depuis longtemps les cultivateurs qui vendent de grandes quantités de lait à Toronto ou à d'autres villes de la province d'Ontario. Mon honorable ami a déjà plus d'une fois présenté ce bill.

M. CAMPBELL : Une fois.

M. BLAIN : A la manière dont il en parlait, j'avais cru qu'il l'avait déposé plus souvent. Peu importe ; on lui a fait observer que son bill était mal rédigé, et j'espérais que, cette année, les termes en seraient changés de façon à contenter un plus grand nombre de membres de la Chambre. C'est là toutefois un détail d'importance secondaire que la Chambre siégeant en comité général pourra régler.

Mon honorable ami a exposé comme il convenait l'injustice dont sont victimes les cultivateurs de son comté et des autres comtés des environs de Toronto. Le lait se vend en boîtes parce que ce mode semble être le plus avantageux tant pour le cultivateur que pour le marchand. Si la capacité des boîtes est de plus de 8 gallons, c'est, entre autres raison, qu'on les veut assez grandes pour éviter toute déperdition de lait pendant le transport, et que la capacité en est réduite par suite des coups qu'elles reçoivent en chemin de fer. C'est donc pour protéger les marchands des villes

que l'on donne aux boîtes une capacité de plus de 8 gallons, mais cela ne me paraît pas très juste ; car pour le cultivateur la boîte de lait devrait être de 8 gallons. Il n'est que juste, en effet, que lorsque le cultivateur vend son lait en des boîtes censées contenir 8 gallons, la capacité de ces boîtes soit de 8 gallons et pas davantage. Libre au marchand d'avoir des boîtes d'une capacité plus forte et de s'approvisionner comme j'ai dit ; mais, étant donné le mode actuel de vente et d'achat, la loi devrait être modifiée de façon à obliger le cultivateur de mettre 8 gallons de lait dans ses boîtes, et à laisser le marchand libre d'avoir des boîtes de n'importe quelle capacité, pourvu qu'elle ne soit pas excessive.

Les cultivateurs de la division que je représente expédient en chemin de fer et en voiture de grandes quantités de lait, et se plaignent amèrement de ce que les marchands n'acceptent les boîtes qu'à la condition qu'elles soient bien pleines ; or, comme l'a fait observer l'honorable député d'York-centre (M. Campbell), il arrive souvent que la capacité des boîtes excède 8 gallons et demi, et cependant on ne les accepte que lorsqu'elles sont complètement remplies, et le cultivateur ne touche que le prix de 8 gallons. Voilà un point que le Gouvernement devrait étudier de plus près. Il est malheureux à certains point de vue qu'il ne s'agisse que d'un petit nombre de localités de la province d'Ontario, le commerce du lait n'accusant quelque activité que dans les villes et leurs environs ; mais la question est néanmoins assez importante pour fixer l'attention du Gouvernement et pour que l'on s'empresse de redresser une injustice qui a déjà duré trop longtemps.

Je me plais à espérer que l'on fera à la proposition de loi de mon honorable ami l'accueil que mérite une question de cette importance. Quant à la gauche, elle fera tout son possible pour aider l'honorable député à perfectionner son bill dans le but de faire disparaître ce sujet de plainte.

M. J. BARR (Dufferin) : Je suis fort aise que l'honorable député d'York-centre (M. Campbell) ait présenté ce bill qui est destiné à faire disparaître une injustice dont sont victimes les cultivateurs du pays tout entier. Des contestations surgissent sans cesse entre vendeurs et acheteurs de lait, et l'on sait que règle générale, c'est le cultivateur qui a le dessous. On sait qu'il est exploité et que lorsqu'il a livré son lait, l'acheteur se plaint de n'avoir pas reçu la quantité qu'il a achetée. Quelle garantie peut bien avoir le cultivateur tant que les boîtes à lait ne portent pas la marque de leur capacité? Lorsqu'un bidon subit quelque avarie, cela n'affecte pas sa capacité d'une manière appréciable, ou bien il est facile de remédier à l'inconvénient. D'un autre côté, il est facile de se rendre compte des ennuis continuels qui en résultent lorsque le lait est expédié à Toronto. Je crois que le bill a été rédigé avec beaucoup de soin ; il n'y est pas dit par qui seront payés les frais d'inspection. Les cultivateurs ne devraient pas être astreints à cette dépense : on devrait au moins la faire peser sur les deux parties. Quand mon honorable ami a expliqué son bill, je n'ai pas bien saisi ce qu'il a dit au sujet des frais d'inspection. Il ne serait pas juste de les mettre entièrement à la charge des cultivateurs, et j'espère que le bill y pourvoira. L'objet du bill est excellent, et lorsqu'on le délibérera en comité nous pourrons l'étudier plus à fond et voir à ce qu'il atteigne bien le but que nous désirons tous.

L'honorable M. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Je regrette beaucoup de n'avoir pu entendre les explications données par l'auteur du bill, mais ayant quelque peu étudié cette question, je n'hésite pas à dire que cette proposition de loi est un pas dans la bonne direction. Il est absolument nécessaire d'aviser à un moyen quelconque d'établir un étalon de capacité relativement au lait vendu par les cultivateurs, et le ministère est disposé à donner son concours à l'honorable député pour arriver à ce résultat. On m'informe cependant que les dispositions du bill ne sont pas entièrement approuvées par ceux de nos fonctionnaires qui sont chargés de l'inspection des poids et mesures. Si mon honorable ami consent à ce que le bill soit renvoyé au comité de l'agriculture, le ministère l'aidera à le modifier de manière à contenter les fonctionnaires et verra à ce que les dispositions en soient appliquées lorsqu'elles auront force de loi.

Un amendement que je conseillerais serait de conserver le gallon comme étalon au lieu de la boîte ou du bidon. Dans les différentes parties du pays on transporte le lait en des bidons de capacité diverse. Dans la province de Québec, on se sert surtout du bidon de cinq gallons ; dans le Nouveau-Brunswick, le bidon de deux gallons est en faveur. Par conséquent, si l'on décrétait de n'employer que des bidons de quatre ou de huit gallons, on commettrait une injustice à l'égard des parties du pays où le lait se vend en récipients d'une autre capacité. Je demande que le bill soit renvoyé au comité de l'agriculture, comme étant le comité le plus en état de discuter cette question ; et là nous pourrons le modifier de façon à le rendre acceptable par la Chambre, et le ministère verra ensuite à ce que la loi soit mise en vigueur.

M.W.F. MACLEAN (York-sud) : L'embarras, c'est que le marchand de la ville fournit lui-même les bidons, et il sait parfaitement que le cultivateur doit les remplir entièrement s'il tient à ce que son lait se conserve en bon état. Toutes les ventes se font en prenant le bidon de huit gallons comme base, mais le marchand augmente graduellement la capacité des bidons, et le cultivateur étant obligé de les remplir, il livre en réalité huit gallons et demi ou neuf

gallons de lait et n'est payé que pour huit. Je conseillerais de prendre comme étalon le bidon de huit gallons, et de faire inspecter et marquer toutes les boîtes.

Je sais que le lait arrive à Montréal dans des bidons plus petits, mais à Toronto, il arrive en bidons de huit gallons que l'on trouve plus faciles à transborder de la voiture au wagon, et *vice versa*. Tout ce que demandent les cultivateurs, c'est que si le marchand fournit des récipients d'une capacité excédant huit gallons, ils puissent se faire payer la quantité réelle de lait qu'ils livrent. Je demande simplement que l'on tente l'expérience. Cette question, nous la discutons depuis dix ans, et nous n'avons encore rien fait. Les cultivateurs réclament une réforme, ce que nous avons de mieux à faire, c'est de la leur accorder. Si la loi ne les contente pas, nous pourrons l'abroger. Cela ne nuira pas au commerce des autres localités et favorisera celui des environs de Toronto.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Je serais disposé à agréer le principe que le proposeur du bill a exposé, mais je crains que l'article 2 n'ait une portée autre que celle qu'il projetait de lui assigner. Il me semble vouloir réglementer le commerce du lait expédié en boîtes. Or, l'article 2 vise également le lait que l'on va chercher au chemin de fer, ce qui aurait pour effet d'obliger le vendeur de ce lait à le transporter en des bidons d'une capacité particulière. Cela ne me paraît pas nécessaire, et je ne crois pas non plus que telle soit le but que vise l'honorable député. Quand le lait se débite à la pinte ou à la chopine, il importe peu qu'il soit transporté de porte en porte en des bidons de telle ou telle capacité. Ne faisant pas partie du comité de l'agriculture, je n'aurai pas l'avantage de discuter cette question lorsque ce comité la mettra à l'étude ; je demanderai donc que l'article 2 soit amendé en faisant suivre les mots des boîtes à lait les mots " visées par l'article 1 ", ou de toute autre manière susceptible d'aboutir au même résultat. Tel qu'il est présentement rédigé, le bill susciterait les embarras que je viens de signaler.

M. CAMILLE PICHE (Montréal, division Sainte-Marie) : Si l'honorable député d'York-est a dit vrai—ce dont je ne doute pas—il s'agit ici d'un cas particulier. Il me semble donc qu'il n'y a guère lieu d'établir une loi générale dans le seul but de remédier à un état de choses qui ne s'accuse que dans le voisinage de Toronto. La véritable raison d'être de cette loi, c'est que dans la région avoisinant Toronto, ce sont les marchands et non les cultivateurs qui fournissent les bidons à lait. Il ne me paraît pas nécessaire de légiférer en l'espèce, puisque la difficulté disparaîtrait si le cultivateur fournissait lui-même les bidons, comme cela se fait à Montréal et en nombre d'autres endroits. D'après les explications qui ont été données, la difficulté réside en ce que le marchand envoie au cultivateur, pour les lui faire remplir, des bidons de grandeurs diverses. Si le cultivateur fournissait lui-même les bidons, il pourrait les faire fabriquer de la capacité régulière.

M. W. F. MACLEAN : L'établissement d'une loi facilitant la fourniture des bidons par les marchand ne serait peut-être pas sans avantage pour la province de Québec.

M. M. AVERY (Frontenac) Pour ceux qui possèdent déjà des bidons, il ne serait pas juste de fixer à huit gallons l'étalon de capacité. Comme on l'a judicieusement fait observer, le cultivateur peut, s'il le désire, fournir ses propres bidons. En outre, on pourrait avoir des raisons particulières de se servir de bidons plus grands que ceux dont la capacité est prévue au présent bill.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud) : Nous savons à quoi nous en tenir au sujet de la fourniture des bidons par le cultivateur, et je vais vous dire ce qui en est. Le marchand est maître absolu de la situation ; il n'entend pas que le cultivateur fournisse les bidons, sachant bien que dans ce cas ils ne seraient pas plus grands qu'il ne faut; aussi oblige-t-il le cultivateur, sous peine de ne pas acheter de lui, à se servir des bidons qu'il lui fournit. Le cultivateur qui s'est constitué à grands frais un excellent troupeau de vaches laitières n'est plus guère capable de donner une autre orientation à son exploitation agricole. Qu'il tente de vendre son lait ailleurs, il ne trouve pas d'acheteur. Les environs des villes étant, règle générale, dépourvus de fromageries, le cultivateur n'y trouve pas de débouché ; force lui est donc ou de vendre son lait à ces marchands ou de le garder.

Le bill ne saurait nuire à personne. L'acheteur ne paie que ce qu'il reçoit. Cette question de la capacité réglementaire des bidons et de leur inspection est analogue à celle de l'établissement de l'étalon de capacité des boîtes à fruits. Nul n'en souffrira, chacun aura à s'en féliciter, parce que tous sauront ce qui leur est livré.

M. G. W. FOWLER (King, N.-B.) : Les représentants de l'Ontario portent une bien grave accusation contre les marchands de Toronto et des environs lorsqu'ils affirment que ces gens reçoivent neuf gallons de lait quand ils n'en paient que huit. Il me paraît difficile de croire que le commerce de Toronto compte de pareils hommes dans ses rangs. Dans ma province, le commerce du lait se fait sur une grande échelle. Ce sont les marchands qui fournissent les bidons, mais il ne surgit jamais de difficultés parce que le cultivateur touche le paiement de la quantité exacte de lait qu'il vend. On nous a toujours donné à entendre que Toronto était une bonne ville, le séjour des hommes droits et honnêtes. Et cependant, à en croire les représentants d'York-centre et d'York-sud, il semblerait qu'il n'en est

pas tout à fait ainsi. Comparé à Toronto, Montréal serait une bien mauvaise ville, c'est du moins ce que l'on entend répéter sans cesse. Les mêmes inconvénients existent à Montréal, cependant c'est un représentant de Toronto qui vient nous demander d'amender la loi du pays parce qu'il se trouve dans cette bonne ville des marchands peu scrupuleux. Je voterai contre le bill.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : J'ignore si l'on a porté à la connaissance du ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Templeman), les opinions énoncées par son prédesseur. Ses observations paraissent concluantes. Il n'a pu comprendre, a-t-il dit, si le bill avait ou n'avait pas pour objet de créer un nouvel étalon de mesure. Si tel n'en était pas l'objet, le département n'avait pas à s'en occuper. Il s'est déclaré incapable d'y rien comprendre. Pour ma part, j'avoue que je ne saisis pas très nettement la portée de la disposition suivante :

Lorsque le lait se vend à la boîte ou " bidon" (can), la boîte doit être considérée comme représentant huit gallons, et la demi-boîte comme représentant quatre gallons.

Il est ensuite question de l'inspection et de la vérification des boîtes. Ne conviendrait-il pas de disposer que lorsque le lait se vend à la boîte, le vendeur doit délivrer huit gallons ? C'est le but que l'on se propose, j'imagine. Mais on propose l'établissement d'un étalon que la loi ne reconnaît pas encore. Je signale au ministre du revenu de l'Intérieur les observations de son prédécesseur qu'il trouvera à la page 2420 (v.f.) des " Débats " de 1903. Ce ministre me paraît avoir étudié la question à fond. Au cours du même débat, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Kemp), qui n'est pas ici en ce moment, souleva certaines objections qui lui étaient suggérées, je suppose, par des personnes intéressées dans cette industrie. Si ces intéressés ont quelque grief, ainsi que le prétend l'honorable député d'York-centre (M. Campbell), et comme je n'en doute pas, ils ont certainement droit de s'adresser à cette Chambre pour le faire redresser. En l'absence des raisons invoquées par l'honorable député, j'aurais cru que cette difficulté aurait pu s'arranger d'elle-même au cours des affaires, les deux côtés prenant un peu plus de précautions.

On a fait observer en 1903 que si ces bidons subissent quelque accident au cours du transport, il n'est plus permis d'en faire usage aux termes de la loi des poids et mesure. La disposition en question se lit comme suit :

Aucune mesure de capacité, dont les côtés ou le fond sont ébréchés, bossués ou ont perdu leur forme primitive, ne sera admise à l'inspection.

Je ne crois pas qu'il soit possible de transporter le lait dans ces bidons toute une années sans qu'ils tombent sous le coup de cette loi. Si j'ai bien compris, l'honorable député d'York veut surtout que celui qui vend une quantité déterminée de lait ne soit pas obligé d'en donner une quantité plus grande : c'est-à-dire que cinquante bidons de lait, par exemple, devront contenir 400 gallons de lait, et pas davantage. Il me semble que l'on peut atteindre ce but sans qu'il soit nécessaire de créer de nouvel étalon, ce que semble demander l'article 2 de ce bill. Quoi qu'il en soit, si le bill est renvoyé au comité de l'agriculture, je suis certain que toutes ces question de détail seront mûrement délibérées.

M. CAMPBELL : Je ne m'oppose pas au renvoi du bill au comité de l'agriculture. Je ferai observer à la Chambre que ce n'est pas la première fois qu'on adopte des lois de cette nature. Il y a quelques années, un mouvement d'opinion fut provoqué à Montréal et dans la région avoisinante autour de la question de la vente des pommes de terre. Aux termes de la loi sur les poids et mesures, le boisseau de pommes de terre doit être de 60 livres. Mais nos amis ont déclaré qu'à Montréal les pommes de terre se vendent au sac, et ils ont déposé une proposition de loi fixant le poids légal d'un sac de pommes de terre. Cette loi fut votée en 1901, et elle figure, à titre de chapitre 26 dans le recueil des lois, sous le nom d'acte concernant l'empaquetage et la vente de certaines denrées. Cette loi règle que dans la province de Québec, où les pommes de terre se vendent au sac, le sac devra peser au moins 80 livres. Eh bien ! où se trouve la différence entre cette loi et la proposition que j'ai l'honneur de déposer ?

M. PICHE : La différence est considérable, car la loi que vous avez rappelée n'a d'application que dans la province de Québec. Si notre honorable collègue veut spécifier dans sa proposition qu'elle ne s'appliquera qu'à Toronto, nous n'aurons rien à dire.

M. CAMPBELL : Je n'ai aucune objection à consentir qu'elle ne sera exécutoire que dans la province d'Ontario. Mais je ne vois pas en quoi elle est contraire aux intérêts de la province de Québec ou de toute autre province. Si le lait est vendu au bidon dans la province de Québec, il faut une loi pour régler la capacité du bidon. Cette loi n'existe pas en ce moment. La coutume fixe peut être la capacité du bidon à huit gallons, mais il n'y a aucun texte de loi à cet effet. Je peux bien acheter dix bidons de lait d'un individu, mais je ne sais pas au juste quelle quantité on me donnera. Par ma proposition je fais spécifier qu'un bidon de lait contiendra huit gallons, ni plus ni moins.

Au sujet de la vérification des bidons, je vous dirai qu'aujourd'hui on fait usage de bidons de différentes grandeurs, et j'estime que ce serait faire une injustice aux commerçants que de les obliger à les mettre de côté en imposant le bidon de 8 gallons. Je demande qu'à l'avenir on fabrique les bi-

dons d'une capacité de 8 gallons ni plus ni moins.

Mais il sera nécessaire de vérifier ceux qui existent déjà, et de les soumettre à l'examen de l'inspecteur des poids et mesures, dont le devoir sera d'établir s'ils contiennent huit gallons et demi, sept gallons et demi, ou neuf gallons et demi, suivant le cas, et de cette façon vous ne faites de tort à personne, et vous évitez toutes les disputes. Le vendeur peut dire : Ce bidon contient huit gallons et demi. Le commerçant peut dire : Non, il ne contient que huit gallons. Comment allez-vous décider cette dispute ? En la soumettant à l'inspecteur des poids et mesures. Il mesure le bidon et dit exactement quelle est sa capacité, et cela règle la difficulté. Comme je l'ai dit, la Chambre a déjà adopté des bills de ce genre. Je n'ai aucune objection à ce que celui-ci s'applique à la province d'Ontario seulement. Je ne désire pas obliger la province de Québec ou toute autre province à accepter une loi qu'elle n'aime pas, mais je dis que dans la province d'Ontario cette question a beaucoup d'importance. Imaginez le résultat, monsieur l'Orateur, là où on apporte 2,000 bidons par jour, ou, prenez le cas d'un cultivateur qui, sur quatre bidons, perd deux gallons chaque jour, ce qui à douze cents et demi du gallon fait vingt-cinq cents par jour, et cela pendant les 365 jour de l'année. Les cultivateurs n'ont pas l'habitude d'être mesquins ; ils ne font pas d'objection à donner quelques gallons de lait pour rien; mais lorsqu'on en vient à leur soustraire deux gallons de lait tous les jours de l'année cela devient une question d'importance considérable ; voilà ce qui a provoqué la pétition que j'ai présentée aujourd'hui de la part de 600 cultivateurs des alentours de Toronto en faveur de ce bill. A qui ce bill peut-il faire dommage ? Nommez-moi une personne dans le pays à laquelle l'adoption de ce bill pourra causer un tort.

M. LANCASTER : Le vendeur de lait dans la ville y perdra.

M. CAMPBELL : Non, il ne perdra rien car il recevra toute la quantité de lait pour laquelle il paie, et il revend ce lait à la pinte ou au gallon comme il lui plait. Lorsqu'il achète un bidon de lait d'un cultivateur il lui en paie huit gallons, pas plus ni moins, et le pauvre cultivateur ne sera pas obligé de lui en donner huit gallons et demi ou neuf gallons. Monsieur l'Orateur, la Chambre devrait adopter ce bill parce qu'il fera disparaître un mal qui existe depuis plusieurs années et auquel on aurait dû remédier depuis longtemps. Le bill ne causera d'injustice à personne. Si le ministre du Revenu de l'intérieur désire le faire renvoyer devant le comité de l'agriculture, je n'y ai pas d'objection. Je suis certain que le comité en découvrira les avantages et en recommandera l'adoption à la Chambre.

M. COCKSHUTT : Il me semble que l'honorable député d'York (M. Campbell) devrait être satisfait de la proposition que le ministre nous fait de nous en tenir au gallon comme mesure. L'honorable député de Peel (M. Blain), nous a, je crois, montré la raison pour laquelle un bidon ne peut pas toujours représenter un certain nombre de gallons, parce que les coups qu'il reçoit dans le transport de tous les jours le difforment et le bossuent, et un bidon, qui neuf, pouvait contenir exactement huit gallons, en contiendra moins lorsqu'il aura été en usage pendant un temps considérable, et que les bosses seront devenues profondes.

Quant à la proposition d'appliquer ce bill simplement à Ontario il me semble qu'une loi de ce genre votée par ce Parlement devrait s'appliquer à tout le Canada. S'il est constitutionnel de l'appliquer seulement à la province d'Ontario je ne dis pas que nous ne pourrions pas considérer s'il est à propos de la limiter à cette province. Mais je ne crois pas que la Chambre consente à reviser la loi des poids et mesures, au sujet du lait seulement. Pourquoi ne pas l'appliquer aussi aux bidons dans lesquels on vend le sirop d'érable ? C'est là un article très important de commerce, particulièrement dans la province de Québec où les cultivateurs vendent le sirop dans des bidons. Allons-nous avoir des bidons d'une certaine mesure pour un article et d'une autre mesure pour un autre article. L'honorable député nous a dit qu'un sac contenait un boisseau et demi, que ce soient des pommes, des pommes de terre, ou des oignons. C'est là une mesure reconnue, mais un bidon, d'après l'honorable député, ne sera un bidon que s'il contient du lait, et c'est le seul article qu'il veut que l'on mette dans cette sorte de récipient. Son bill change toute la loi des poids et mesures, et nous allons être obligés de refaire tous nos livres de classe afin que l'on puisse enseigner cette nouvelle mesure à nos enfants. Cela nécessitera aussi un changement dans les calculs d'arithmétique tels que nous les avons toujours faits dans les écoles. L'honorable député de Renfrew (M. Wright), nous dit que si nous n'adoptons pas ce bidon pendant que nous le pouvons nous ne pourrons en avoir d'autres. Je ne vois pas comment il fait son compte. Je crois que l'on devrait vendre le lait au gallon comme toute autre chose, et si l'acheteur veut avoir cinq pintes au gallon, le cultivateur est libre de les lui donner ou de les lui refuser. Si l'on conserve le gallon impérial actuel, quatre pintes au gallon, je ne vois pas quelles difficultés cela peut produire ni pourquoi il serait nécessaire de faire une loi spéciale pour Ontario. Je n'en vois pas du tout la raison, et je suis entièrement de l'avis du ministre que nous ne devons pas changer notre loi des poids et mesures simplement pour un cas particulier de ce genre.

(La motion est adoptée. Le bill est lu pour la 2e fois et renvoyé au comité de l'agriculture et de la colonisation.)

## RETRAIT D'UNE MOTION.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la motion de M. R. L. Borden tendant à la nomination d'un comité de neuf membres, chargés d'examiner la législation sur les élections à la Chambre des communes et de rechercher les moyens d'empêcher les manœuvres corruptrices, etc.

M. R. L. BORDEN : L'objet de cette motion a été rempli par la nomination d'un comité auquel certains bills ont déjà été renvoyés. Je crois que l'on ferait aussi bien alors de la rayer du feuilleton, et je demanderai à la Chambre la permission de la retirer.

(La motion est retirée.)

## 2e LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) propose la 2e lecture de la proposition de loi (bill n° 17) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, je désire expliquer ce bill, mais vu le débat qui a eu lieu cet après-midi au sujet de la loi sur les chemins de fer, il ne me sera pas nécessaire probablement de donner des explications bien longues. Par l'amendement que je propose de l'article 199, de la loi de 1903 sur les chemins de fer, j'ai deux objets en vue. Le premier est de mettre sur une base plus satisfaisante la question des clôtures le long d'un chemin de fer, et l'autre se rapporte aux bestiaux qui, accidentellement errent sur la voie après y être entrés, non pas par la terre de leur propriétaire, mais probablement par une terre voisine. Avant 1898, la loi concernant les clôtures des chemins de fer était très claire ; c'était la compagnie du chemin de fer, en sa qualité de corps public, qui devait clôturer sa ligne d'un bout à l'autre. Cette législation était basée sur le principe que la compagnie de chemin de fer était obligée de clôturer la terre qu'elle avait obtenue pour son droit de passage ou pour ses gares. On a maintenu ce principe intact dans la loi de 1888 autant que j'ai pu le constater, excepté qu'il ne s'appliquait que dans le cas où un canton réservé pour l'établissement avait été arpenté et organisé en municipalité. Je parle de l'article 194 de la loi de 1888. Il se lit comme suit :

Lorsqu'une corporation municipale aura été organisée pour quelque township ou canton et que ce township aura été arpenté ou subdivisé en totalité ou en partie, en lots pour la colonisation, les clôtures devront être faites et entretenues de chaque côté de la voie ferrée dans tout ce township ou canton. . . .

. . .d'une certaine hauteur, etc. L'article contient aussi des dispositions très précises au sujet des barrières, fosses garde-bestiaux et autres choses de ce genre, et le troisième paragraphe dit :



Jusqu'à ce que ces clôtures et fosses garde-bestiaux soient dûment faites et achevées, et si, après avoir été ainsi faites et approuvées elles ne sont pas dûment entretenues, la compagnie sera responsable de tous les dommages causés par les trains et locomotives aux bestiaux, chevaux et autres animaux qui ne seront pas à tort sur la voie et qui y seront allés en conséquence de ce que la compagnie aura omis de faire achever et entretenir ces clôtures et fosses comme susdits.

Après les amendements apportés à cet article entre les années 1888 et 1890, la compagnie de chemin de fer a été tenue responsable quand bien même les bestiaux de A avaient passé sur la terre de B, et de cette terre sur la voie, mais en 1890 on fit un autre amendement qui dégageait la responsabilité de la compagnie lorsque les bestiaux avaient passé par une terre voisine, pour arriver sur la voie du chemin de fer. On posait le principe que la compagnie n'était tenue de clôturer que le long de sa voie, et non pas de clôturer contre le bétail en général. La cause de Fensom vs le chemin de fer canadien du Pacifique indique l'état de la loi entre 1888 et 1890, et c'est pour remettre cette loi en vigueur que je demande à la Chambre de voter la première partie du paragraphe 3 de l'article 199, de la loi de 1903 sur les chemins de fer. Je me suis servi de quelques termes du bill déposé par mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster), au sujet des fosses garde-bestiaux dont le principe est que la compagnie de chemin de fer devra payer les dommages, lorsque les bestiaux auront erré sur sa voie sans qu'il y ait eu négligence ou faute de leur propriétaire. Il ne suffira pas à la compagnie pour échapper à sa responsabilité, de se défendre sur la limite d'un demi-mille, et de dire que les bêtes étaient à tort à l'endroit qu'ils étaient, lorsqu'ils ont passé du chemin public sur la voie du chemin de fer.

La loi en vigueur à l'époque où le jugement fut rendu dans la cause de Fensom vs le chemin de fer canadien du Pacifique contenait les mêmes dispositions que j'ai insérées dans cet article jusqu'au mot " pourvu ". Je pourvois ensuite aux moyens par lesquels la compagnie de chemin de fer pourra s'exempter de clôturer sa voie dans certains cas où il ne serait pas juste de l'obliger à le faire, savoir dans les districts où il n'y a virtuellement pas de colonisation. A ce sujet le bill dit :

Toutefois quand un chemin de fer traverse une région où il n'existe pas d'organisation municipale et qui n'a pas été arpentée et subdivisée en lots ou ouverte à la colonisation, la Commission peut rendre les ordonnances modificatrices ou exemptant la compagnie de l'observance des dispositions des premier et deuxième paragraphes du présent articles pour une période quelconque ou jusqu'à reddition d'une nouvelle ordonnance en la matière ; mais nulle ordonnance, à moins de renouvellement, n'aura vigueur ou effet au delà d'une période de dix ans.

Avant 1903 la loi obligeait la compagnie de chemins de fer à clôturer sa voie dans

tous les territoires organisés, ou lorsqu'il y a une administration municipale et dans les localités qui avaient été organisées et ouvertes à la colonisation. L'article 199 de la loi de 1903 fit une innovation que je ne considère pas sage et qui ne rend pas justice aux propriétaires de terrains. Le paragraphe 3, de l'article 199, dit :

Quand le chemin de fer traverse une localité où les terres, de l'un ou de l'autre côté de la voie, sont incultes ou inhabitées et encloses, la compagnie ne sera pas tenue de faire et entretenir ces clôtures, barrières et garde-bestiaux, à moins que la Commission n'en ordonne autrement.

La loi actuelle dit qu'une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de clôturer s'il se trouve un lot vacant le long de sa voie, de sorte que si un township a une population un peu agglomérée, et que presque tous les lots soient occupés, la compagnie n'est pas obligée de clôturer les lots incultes, mais elle peut le faire si elle le veut. Je crois que c'est injuste. On peut cependant, en en faisant la demande à la commission des chemins de fer, obliger la compagnie à clôturer. Le bill stipule que dans les cas où la compagnie de chemin de fer voudrait se faire relever de l'obligation de clôturer, elle doit en faire la demande à la commission des chemins de fer et en obtenir l'exemption, au lieu qu'aujourd'hui on oblige le cultivateur à prendre l'initiative, et à démontrer la nécessité de clôturer cet emplacement. Je veux citer un extrait d'un discours de l'ex-ministre des Postes (sir William Mulock), expliquant très clairement l'effet de la loi de 1903 qui impose aux cultivateurs l'obligation de venir à Ottawa pour obtenir justice. En 1888 ou 1890 sir William Mulock disait :

Obliger le cultivateur à venir présenter sa demande à Ottawa équivaut à un déni de justice, parce que souvent toute la terre qui est en jeu peut ne pas valoir les dépenses qu'occasionneraient les procédures auprès du gouvernement afin d'avoir justice. Vous offrez au cultivateur un remède dont il ne peut se prévaloir, et le seul fait qu'il est obligé de porter appel à Ottawa et d'exposer toute sa cause dans un endroit où il ne peut pas comparaître personnellement, ce qui conséquemment l'oblige à avoir quelqu'un à agir pour lui, le fait désespérer d'obtenir justice et il préfère souffrir.

Je suppose que le ministre de la Justice demandera probablement que ce bill soit renvoyé à un comité spécial comme l'a été le bill de mon honorable ami (M. Lancaster) au sujet des passages à niveau. Je n'ai pas d'objection à cela.

M. FITZPATRICK : C'est là un bill très important et je proposerais de le renvoyer devant le comité des chemins de fer ou peut-être mieux encore au comité moins nombreux devant lequel le bill de mon honorable ami (M. Lancaster) doit être renvoyé.

M. LENNOX : J'accepte qu'il soit renvoyé devant ce comité, et je propose qu'il soit lu pour la 2me fois.

M. BRODEUR : Le bill dit que le *onus probandi* appartient à la compagnie de chemins de fer, mais supposons que la compagnie soit coupable de négligence considérable au sujet des clôtures et que le propriétaire de la bête errante, ne soit pas coupable de négligence aussi grande, ne serait-il pas possible, en vertu de ce bill, que la compagnie du chemin de fer fut dégagée de toute responsabilité ?

M. STOCKTON : Si la compagnie de chemins de fer est coupable de négligence elle devra payer.

M. LENNOX : Je ne crois pas que mon bill, de la manière que je l'ai rédigé attribuerait la négligence au propriétaire de l'animal. Le bill dit :

La compagnie est passible envers le propriétaire de l'animal, de tous préjudices y relatifs causés par le fait que le dit animal a pénétré ou s'est trouvé sur la voie ferrée, ou causés par les trains ou locomotives de la compagnie ou par le service ou la conduite de ces trains ou locomotives ; et nul animal auquel la loi permet de vaquer en liberté et nul animal vaquant ou se trouvant en liberté sans réelle négligence, ou acte ou omission volontaires de la part du propriétaire ou de son agent, de laquelle négligence l'*onus probandi* appartient à la compagnie, ne sont tenus pour être illégalement ou ligitimement sur un immeuble attenant au chemin de fer à raison simplement de ce que le propriétaire ou l'occupant de l'immeuble n'a pas permis la chose.

Si la compagnie de chemin de fer néglige de clôturer là où elle doit le faire, alors elle sera responsable, à moins que le propriétaire du terrain ne fut lui-même coupable de négligence.

(La motion est adoptée. Le bill est lu pour la 2e fois.)

Sur proposition de M. Lennox le bill est renvoyé au comité chargé d'examiner le bill n° 8 ayant pour objet de modifier la loi des chemins de fer.

## RENVOI DU BILL RELATIF A L'INDEMNITE PARLEMENTAIRE.

L'ordre du jour appelle la deuxième lecture du bill (n° 18) relatif au paiement d'annuités à certain conseillers privés et à l'indemnité parlementaire du Sénat et de la Chambre des communes.

M. W. F. MACLEAN: Monsieur l'Orateur, avant que vous soumettiez ce bill à la discussion, je désirerais demander au leader actuel de la Chambre si le gouvernement désire fixer un jour pour cette discussion. J'ai dit à quelques uns de ceux qui s'intéressent à ce bill que je serai disposé à fixer un jour ultérieur pour le discuter, et j'accepterais jeudi prochain.

L'honorable M. PATERSON : Je ne suis pas en état de fixer une journée pour la discussion du bill de l'honorable député, mais si l'objet de ce bill est, comme je crois,

de déclarer que les membres de la Chambre des communes ne devront recevoir aucune indemnité à l'avenir, je préfererais qu'il fut discuté lorsque l'honorable premier ministre sera présent.

M. W. F. MACLEAN : Afin de faire disparaître tout doute à ce sujet, je dirai à l'honorable ministre que le bill contient un article additionnel qui restaure les choses dans l'état où elles étaient avant l'adoption du bill de la dernière session. Cet article se lit comme suit :

Est abrogé le chapitre 43 des statuts de 1905, intitulé Acte modifiant l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes.

M. PATERSON : Cela change naturellement un peu la face des choses. Cependant, le bill de l'honorable député reste en contradiction avec les principes que son journal et lui-même ont proclamés, savoir, que le bill de l'année dernière est une spoliation ou un vol. Il propose d'abroger ce bill et d'édicter une autre spoliation ou un autre vol pour une somme moindre. Est-ce là ce qu'il veut ?

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre demande quel est l'objet du bill. Je le lui ai dit, et s'il veut prétendre que l'état de choses avant la session dernière était une spoliation ou un vol, il peut le dire; pour moi je ne l'ai pas dit. Je propose de remettre les choses dans l'état où elles étaient.

M. PATERSON : Je n'ai jamais dit que l'état de choses auquel l'honorable député propose maintenant de revenir était une spoliation ou un vol; pas plus que je ne prétends que la loi qu'il veut abroger soit elle-même une spoliation ou un vol. Cependant, comme l'honorable député ne propose pas d'adopter le principe radical, d'obliger les membres de cette Chambre à servir le pays sans indemnité, quelle que soit sa proposition qui ne paraît pas dans son bill, je préférerais que la discussion de cette question fut retardée jusqu'au retour de l'honorable premier ministre dans cette Chambre. Le bill de l'honorable député reviendra bientôt sur le feuilleton, et comme il se propose d'en retarder la discussion jusqu'à jeudi, je lui demanderai de le laisser en suspens jusqu'à ce jour-là, mais je ne puis promettre que le premier ministre fixera ce jour-là pour la discussion.

M. W. F. MACLEAN : Le bill reste en suspens alors ?

M. FITZPATRICK : Je crois que l'honorable ministre des Douanes n'a pas exactement compris ce que veut mon honorable ami. Il est très sincère en proposant que nous donnions nos services au pays sans recevoir d'indemnité. Si ce bill devient loi, tel en sera certainement l'effet.

M. W. F. MACLEAN : Pas nécessairement. Que le ministre de la Justice fasse connaître ses vues lorsque le bill viendra devant lui. Il met un peu trop de hâte dans sa critique. Le bill sera en bonne forme lorsqu'il sera présenté, et qu'il réserve pour lors ses critiques. On a beaucoup discuté ce bill l'autre soir lorsqu'il n'était pas encore soumis à la Chambre, et je crois que le ministre de la Justice changera d'opinion lorsqu'il aura étudié le bill.

(La discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

## COMPAGNIES DE PRETS.

M. A. ZIMMERMAN propose la 2e lecture d'un bill concernant certaines compagnies de prêts.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 2ème fois.)

M. PATERSON propose que le bill soit renvoyé au comité permanent des banques et du commerce.

(La motion est adoptée.)

## TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. PATERSON : Voilà trois soirs que nous veillons très tard cette semaine, et si la Chambre n'y a pas d'objection, vu que nous devrons encore siéger tard demain, je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Quelles affaires le Gouvernement se propose-t-il de mettre en délibération demain ?

M. PATERSON : Je suppose que nous étudierons les crédits budgétaires et que les premiers seront ceux du département des affaires indiennes. Nous espérons les finir vu que le rapport du ministère de l'Intérieur est déposé et que rien n'empêchera le ministre de faire adopter ses crédits. Ceux du Revenu de l'intérieur seront également prêts, de même que ceux du ministère de la Justice concernant les pénitenciers ; nous pourrons commencer ceux de la Marine et des Pêcheries si nous nous rendons jusque là.

M. LANCASTER : Au nom de l'honorable député de Marquette (M. Roche), je désire donner avis au Gouvernement que lorsqu'il proposera que la Chambre se forme en comité des subsides, mon honorable collègue soumettra la résolution suivante :

Que tous les mots après " Que " dans la dite motion soient retranchés et remplacés par les suivants : " les terres publiques du Canada situés dans les provinces et les territoires à l'ouest des grands lacs devraient être ouvertes à la colonisation aussitôt que possible.

Qu'à cette fin, toutes les compagnies de chemins de fer, corporations et particuliers ayant droit de choisir des terres gagnées par voie de subventions devraient être obligés de compléter leur sélection de ces terres dans le plus court délai possible et pas plus tard que le 1er novembre 1906.

Qu'en pourvoyant à la disposition des sections impaires non choisies et qui échapperont ainsi à ces réclamations de subventions, il devrait être prescrit qu'elles seront réservées pour le colon de bonne foi seulement et qu'elles seront protégées contre les tentatives d'exploitation par les spéculateurs.

Que le Gouvernement devrait prendre les mesures administratives nécessaires et soumettre au Parlement les moyens législatifs qui seront les plus propres à mettre complètement à effet les termes de la présente résolution.

(La motion est adoptée, et à neuf heures et demie du soir la séance est levée.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 30 mars 1906.

Monsieur l'Orateur ouvre la séance à trois heures.

### ELECTION D'UN DEPUTE.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'annoncer à la députation que M. le greffier de la Chambre a reçu de M. le greffier de la couronne en chancellerie notification de l'élection de M. Alexander C. Ross, dans la division électorale de Cap-Breton-nord-Victoria.

### NOMINATION D'UN COMITE SPECIAL.

L'honorable M. H. R. EMMERSON propose

Que MM. Lemieux, E. M. Macdonald, Lancaster, Aylesworth, Lennox, Stockton et Emmerson composent le comité spécial auquel ont été renvoyés les bills 8 et 17.

### 1re LECTURE

1. D'un bill (n° 67) tendant à modifier la loi sur les cours suprême et d'échiquier (M. Fitzpatrick);

2. D'un bill (n° 68) tendant à modifier la loi de 1893 sur la preuve en Canada—(M. Fitzpatrick);

3. D'un bill (n° 69) relatif à certains brevets de M. Henry Edmunds—(M. Campbell);

4. D'un bill (n° 70) relatif à la British-Canadian Loan and Investment Company—(M. L. G. McCarthy);

5. D'un bill (n° 71) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Calgary à Fernie—(M. Galliher);

6. D'un bill (n° 72) à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Québec à Montréal et au Sud—(M. Demers).

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) invite la Chambre à siéger en comité des subsides.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Hier soir, avant l'ajournement, un député a donné avis que, lorsque la Chambre serait invitée à se former en comité des subsides, je présenterais un projet de résolution concernant les terres de l'Ouest parmi lesquelles les compagnies de chemins de fer subventionnées doivent faire leur choix. Ce sujet revêt, à mes yeux, une si grande importance qu'il mérite que le Gouvernement s'en occupe avec empressement. Tout ce qui tend à entraver les progrès de notre domaine de l'Ouest, tout ce qui est de nature à retarder la colonisation de nos terres inoccupées, est d'une grande importance et, non seulement le Gouvernement doit être prêt, mais il doit s'employer sans tarder, à faire disparaître les obstacles qu'il est possible de supprimer et même à les empêcher de surgir. Chacun sait qu'au cours des dernières années, des groupes nombreux se sont dirigés vers nos plaines de l'Ouest. A vrai dire, une grande partie de ces territoires est encore inoccupée ; cependant, la réserve de plusieurs millions d'acres de terre parmi lesquels les compagnies subventionnées auront à faire leur choix qui est constamment différé, aura des résultats préjudiciables. D'après une lettre du ministère de l'Intérieur en date du 10 novembre 1905, les compagnies mentionnées qui n'ont pas encore choisi leurs terres sont les compagnies du chemin de fer canadien du Nord et du Manitoba au Sud-est, la compagnie de chemin de fer et de steamer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan. L'autre jour, il est vrai, le ministre de l'Intérieur, répondant à une question posée devant la Chambre, a déclaré que cette dernière avait complété le choix des terres qui lui ont été accordées, sauf le choix de cette partie des terres que le Gouvernement a retenues en garantie du remboursement de certaines avances faites à la compagnie.

Je reviendrai sur cette déclaration dans quelques instants. D'après les renseignements puisés au ministère le 10 novembre dernier, la somme totale des terres qu'il y a encore à choisir dans cette immense réserve est de 2,500,000 acres, en chiffres ronds. S'il n'y avait que ces terres de soustraites à la colonisation, cela n'aurait pas une grande importance, mais si l'on considère que les sections impaires ne sont pas disponibles le long d'une immense lisière de terrain d'une étendue de onze à douze millions d'acres—le Gouvernement n'étant pas en état de vendre une seule de ces sections impaires tant que les compagnies n'auront pas choisi ces 2,500,000 acres—le grave dommage que le retard apporté au choix de ces terres fait subir au pays doit sauter aux yeux de tout le monde.

On dira peut-être que cette situation date de loin. C'est possible, mais l'inconvénient était autrefois moins grand que de nos jours. Il y avait alors une étendue de terres colonisables plus que suffisante pour les besoins de l'immigration. Aujourd'hui,

les émigrés arrivent en rangs plus pressés, des terres autrefois libres sont occupées et les propriétaires de homesteads, établis sur les sections paires, n'ont pas le privilège d'acquérir les sections impaires sans payer des prix excessifs dépassant de beaucoup la valeur que ces terres auraient si le Gouvernement mettait en vente les sections impaires. Les compagnies ont intérêt à retarder indéfiniment le choix de leurs terres, car plus elles diffèrent, plus ces terres augmentent en valeur. Plus il y a de propriétaires de homesteads établis sur les sections paires, plus les sections impaires acquièrent de la valeur. Par conséquent, les compagnies de chemin de fer ont intérêt à différer le choix de leurs terres jusqu'à ce qu'il se présente des acheteurs. Dès qu'elles ont leurs titres, ces terres deviennent imposables et les compagnies de chemin de fer refusent de les choisir tant qu'elles ne trouvent pas d'acquéreur. Dès que les terres appartiennent aux compagnies, elles sont sujettes au paiement des taxes municipales. S'il est avantageux pour les compagnies de ne recevoir leurs titres qu'après que les sections paires sont occupées, cela cause un tort grave aux propriétaires de homesteads établis sur ces sections. Actuellement, ceux-ci doivent payer des taxes deux fois plus fortes afin de jouir des commodités de la vie moderne, telles que les bons chemins, les ponts, les maisons d'écoles ou bien se priver de ces avantages. Il est donc très important de dégager et de mettre au plus vite à la disposition de l'Etat les sections impaires.

Le Pacifique-Canadien a complété le choix des terres qui lui ont été accordées. A vrai dire, cette compagnie n'a pas encore reçu les titres d'un million d'acres environ ; cependant ses terres étant exemptes du paiement des taxes même lorsque les titres ont été remis à la compagnie, il serait inutile de récriminer si ce n'était du fait suivant. Pendant la dernière élection, le premier ministre de la nouvelle province de Saskatchewan a déclaré du haut de toutes les tribunes politiques que le très honorable premier ministre lui avait promis de s'occuper de la question de l'exemption accordée au Pacifique-Canadien, et d'y apporter une solution qui contenterait toute la population de l'Ouest, en supprimant à l'avenir l'exemption du paiement des taxes municipales. En vain j'ai feuilleté les "Débats" pour y trouver une déclaration en ce sens de la part du très honorable premier ministre, mais l'ancien représentant d'Assiniboïa (M. Scott) n'en a pas moins tenu ce langage. Si le très honorable premier ministre a pris cet engagement en quelque lieu que ce soit, il devrait s'efforcer de racheter au plus tôt sa promesse et de soumettre ces terres au paiement des taxes.

Il y a dans la ligne de conduite du Pacifique-Canadien au sujet de ses terres, quelque chose à approuver. Cette compagnie a manifesté son intention de ne plus vendre à l'avenir de grandes étendues de terre à des spéculateurs mais de garder ses terres pour les vrais colons. Cette décision sera très avantageuse pour les nouveaux venus et je conseillerais au Gouvernement de suivre la même ligne de conduite dès que ces sections impaires seront livrées à la colonisation.

Le chemin de fer canadien du Nord est le produit du fusionnement de deux compagnies—l'ancienne compagnie du chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson et au lac Manitoba. Chacune de ces compagnies avait reçu des subventions en terres, mais toutes deux se sont fusionnées sous le nom du chemin de fer canadien du Nord. Les terres accordées à la compagnie de chemin de fer et des steamers de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan ont été vendues, à l'exception de celles que le Gouvernement a retenues en garantie de certains prêts et qui représentent près de 400,000 acres.

Un million d'acres ont été vendus à la compagnie des terres de Qu'Appelle-Lac-Long-et-Saskatchewan. Celle-ci, après avoir vendu aux colons environ 150,000 acres, vendit les autres 850,000 acres à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan de sorte que la réserve totale des terres accordées à titre de subvention est maintenant la propriété de cette dernière compagnie.

Ensuite, au printemps de 1903, le chemin de fer canadien du Nord vendit toutes les terres qu'il avait reçues à titre de subvention à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba. Par conséquent, le Parlement n'a pas à s'adresser à la compagnie de chemin de fer mais à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba, s'il veut exiger que ces terres soient choisies. C'est cette même compagnie qui, au printemps de 1902, a acheté de l'Etat environ 250,000 acres de terre à raison de $1 l'acre, la vente ayant été soumise à certaines conditions ayant trait à la colonisation. Je pourrais faire observer au ministre que, l'autre jour, lorsqu'on lui a demandé pour combien de ces 250,000 acres les titres avaient été émis, il a répondu pour 142,808 acres. Or, à la dernière session, le député de Saskatchewan a posé la même question et que lui a-t-on répondu ? On n'a pas dit 142,000 acres, comme cette année, mais 149,450.21 acres. Il y a neuf mois, le ministre déclarait que les titres avaient été émis pour sept mille acres de plus. Cet écart doit pouvoir s'expliquer. Si le ministre réfère aux "Débats" de l'an dernier, il y trouvera sa réponse telle que je l'ai citée. Si les titres de 149,000 acres ont été émis l'an dernier, il est étrange que, depuis, personne n'ait demandé les titres d'un seul acre de terre, sans parler des 7,000 acres de moins qu'il y a neuf mois. Ces terres sont-elles retombées dans le domaine public ou quelle

est l'explication de cette différence dans les chiffres ?

La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a été la première propriétaire. Elle a cédé ses terres à deux ou trois reprises. C'est elle qui acheta le 1,000,000 d'acres de la compagnie des terres de Qu'Appelle-Lac-Long-et-Saskatchewan. Elle les vendit ensuite à la compagnie dite "Canadian Northern Prairie Land Company" qui les revendit à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et d'Alberta qui transige aujourd'hui les affaires. Mais ce sont les mêmes personnes qui formaient ces différentes compagnies et Davidson et McRea étaient les seuls agents de sorte que c'est à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan que nous avons affaire.

Cette compagnie fut annoncée comme une association bien différente des autres compagnies de terres qui ne pouvaient lui être comparées, disait-on. On nous racontait qu'elle attirait au pays un grand nombre de colons américains et, il y a une couple d'années, plus d'un député chercha à nous faire croire que ses membres étaient des espèces de philanthropes qui avaient entrepris de favoriser la colonisation dans une région censée aride et déserte. Je possède la brochure publiée par cette compagnie pour annoncer la vente de ces terres et elle ne les déclare pas d'une qualité inférieure et de peu de valeur, ce que les anciens représentants d'Assiniboïa et de Saskatchewan, si non le ministre de l'Intérieur, nous avaient fait croire. Dans cette brochure, la compagnie dit :

Le premier achat de la compagnie a compris toutes les terres accordées à titre de subvention à la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, au lac Long et à la Saskatchewan, ce qui, ajouté aux autres biens-fonds de la compagnie, représente une superficie totale de plus de 1,250,000 acres.

Les autres propriétés de la compagnie sont 250,000 acres achetés du gouvernement fédéral et qui, ajoutés au million d'acres vendus par la compagnie de chemin de fer et de steamer de Qu'Appelle, au lac Long et à la Saskatchewan, forment un total de 1,250,000. La brochure ajoute :

L'achat a eu lieu au printemps de 1902....

Cela est très vrai.

... et, à l'expiration de la première année, la compagnie n'avait plus de terres à vendre.

Cette déclaration de la compagnie paraît étrange si l'on considère que le ministre de l'Intérieur dit que la compagnie n'a le droit de choisir que 150,000 acres et qu'elle n'a reçu ses titres que pour 142,000. Comment pouvait-elle vendre le tout ? Personne n'est d'avis qu'elle a vendu ces terres à des colons, ainsi que certains députés semblent le croire. La vente de ces terres signifie simplement qu'elle a cédé tous ses biens-fonds à une compagnie auxiliaire.

Le vente d'un aussi grand nombre d'acres en aussi peu de temps a beaucoup contribué à appeler l'attention des spéculateurs en biens-fonds dans toute l'étendue des Etats-Unis sur l'importance de cette invasion du Canada.

Pas l'attention des colons, mais celle des spéculateurs en biens-fonds.

Au printemps de 1903, moins d'un an après son premier achat, la compagnie a acquis toutes les terres accordées à titre de subvention au chemin de fer canadien du Nord, soit plus de 2,000,000 d'acres. Il est facile de comprendre qu'en faisant un achat aussi considérable, nous nous sommes procuré ces terres au plus bas prix.

Nous sommes les premiers propriétaires et nous sommes en mesure d'offrir et nous offrons aux capitalistes et aux colons des terres aux prix les plus modiques. Le gouvernement du Canada a réservé un grand district dans lequel le chemin de fer canadien du Nord a le droit de choisir ses terres. En s'emparant de la subvention entière, notre compagnie s'est fait céder le droit de choisir les terres. Nous ne sommes pas sur le même pied qu'une compagnie de chemin de fer ordinaire, car nous ne sommes pas obligé de prendre un nombre déterminé de sections dans un township en particulier.

Autrement dit, la compagnie est libre de choisir 2,000,000 d'acres dans n'importe quelle partie de cette immense réserve de onze à douze millions d'acres.

Nous avons le privilège de choisir dans les districts n'importe quelles sections impaires d'un township à l'exception des deux sections qui constituent les réserves scolaires, à savoir les sections 11 et 29.

Ils jouissent de ce privilège, mais ils ne font leur choix que lorsqu'un acquéreur se présente. Ce n'est qu'à ce moment qu'ils se font livrer leurs titres et, de cette manière, ils se soustraient au paiement des taxes.

Cela nous permet de choisir n'importe quelle partie ou subdivision régulière de toutes les sections impaires, excepté les deux sections qui forment les réserves scolaires. Libre de choisir dans cette immense réserve ...

Ils ne cessent d'en parler.

... et de prendre autant ou aussi peu de terres que nous le désirons dans n'importe quel township, le lecteur doit comprendre que la compagnie désire ne vendre que des terres de premier ordre. Peu lui importe les terres d'une qualité secondaire La réserve renferme plusieurs millions d'acres de prairies excellentes et nous n'avons que 2,000,000 d'acres à choisir. Vu les conditions d'acquisition de nos terres, nous accordons, dans chaque cas, à l'acheteur le privilège de faire son choix. Ce privilège ne saurait être trop apprécié surtout par l'acquéreur d'une étendue considérable de terrain. Notre district ne renfreme pas que des terres d'une même qualité. Notre intérêt consiste à ne vous vendre que les meilleures.

La brochure ajoute :

Nous rentrons en possession des terres confisquées et nous ne voulons pas courir le risque d'en reprendre qui ne seraient pas de premier ordre. Nous n'avons pas de terres infertiles à vendre.

Cela cadre mal avec les propos tenus par les députés de la droite qui nous décrivent la contrée stérile que traverse le chemin de fer Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan.

La réserve destinée au paiement de la subvention accordée au chemin de fer canadien du Nord et dans laquelle cette compagnie a 2,000,000 d'acres à choisir est entièrement comprise dans la vaste zone des terres à froment du Canada. Notre district, par suite de sa vaste superficie, offre au colon ou au capitaliste des endroits d'aspect et de caractère différents.

Après avoir décrit les différents districts renfermant les terres accordées à titre de subvention, la brochure ajoute :

La compagnie n'impose à l'acheteur aucune condition relative à la colonisation.

Sous ce rapport, il ne semble guère y avoir de différence entre cette compagnie et les autres qui spéculent sur les biens-fonds. Elle vend à l'acheteur une étendue de terres, grande ou petite, selon les fonds qu'il possède. Elle vend au capitaliste autant de terrain qu'il en demande sans se préoccuper de savoir s'il désire y établir des colons, pourvu qu'il paie le prix de vente. Si le sol est tel que le représentent certains membres de la Chambre : si les terres ont été choisies et s'il ne reste que les quatre cent mille et quelques acres que le Gouvernement a détenus pour s'assurer que la compagnie remplira les conditions requises pour avoir droit à la subvention annuelle de $80,000, quelle espèce de terres le Gouvernement aura-t-il comme garantie ? Si ces terres ne valent que $1 l'acre, l'Etat n'aura qu'une maigre garantie et, si elles valent $10 l'acre, la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan se sera emparée des meilleures. De toute manière, il saute aux yeux que le Gouvernement a fait preuve d'une grande négligence en ne choisissant pas ces 400,000 acres. Il a le privilège de les choisir avant que la compagnie ne fasse le choix de ses 2,500,000 acres. En réponse à une question de l'honorable chef de l'opposition, on a déclaré que la compagnie de chemin de fer et de steamers de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan devait en tout :

| | |
|---|---|
| Principal.. .. .. .. .. .. .. | $1,154,457 74 |
| Intérêt.. .. .... .... .. .. .. | 392,047 08 |

Formant un total de plus d'un million et demi de dollars. Je le répète, l'Etat a retenu 493,269:34 acres, pour s'assurer que la compagnie gagnera la subvention annuelle de $80,000 pendant 20 ans qui lui a été accordée aux termes de la loi sur les subventions aux compagnies de chemins de fer. Dans le présent cas, le Gouvernement ne juge pas à propos de faire faire une estimation de la valeur de ces terres. Je comprends que cela l'eut embarrassé, considérant les propos tenus par quelques-uns de ses partisans touchant la qualité inférieure d'une grande partie des terres. Si ces dernières valent autant que les autres terres de la réserve aux yeux de la compagnie, l'état aurait dû choisir depuis longtemps celles qu'il retiendrait en garantie. La réserve faite par le Gouvernement dans l'intérêt de la compagnie de chemin de fer embrassait le 9e rang à l'ouest du 3e méridien. Elle renferme maintenant le 26e rang à l'ouest du même méridien. En présence de ce fait que j'ai constaté sur les cartes géographiques publiées par la compagnie, je ne puis comprendre la réponse que le ministre de l'Intérieur a faite l'autre jour à une question de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Celui-ci demandait s'il y avait eu un échange d'une grande étendue de terres. Le ministre s'est échappé par la tangente, selon moi.

Mais, je ne puis croire que la compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan au Manitoba aurait fait publier une carte géographique indiquant que le 26e rang lui appartient, si elle n'en avait pas obtenu la possession. Nous voudrions qu'on nous explique comment il se fait que la compagnie a annoncé que le territoire où elle a fait son choix a été agrandi. Je constate que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique traverse cette contrée dont il augmente la valeur, ce qui ajoute à la valeur des sections impaires que choisira la compagnie.

Je signalerai au ministre de l'Intérieur un plaidoyer mis de l'avant par l'organe de son prédécesseur (M. Sifton), le " Free Press ", du Manitoba, qui, dans un article de fond paru le 24 janvier, a tenté de justifier le Gouvernement d'avoir fait cet échange. Ce journal allègue d'abord que le chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest, en choisissant ses terres, avait empiété sur la réserve et que les réserves forestières et les réserves indiennes couvraient une grande partie du territoire. Si l'on tenait compte de la qualité inférieure de plusieurs des terres qui restaient, la réserve n'en renfermait pas assez pour remplir les conditions du marché qui stipulait que les terres devaient convenir à la colonisation ; voilà pourquoi un échange avait eu lieu dans les territoires. Lorsque le ministre de l'Intérieur traitera ce sujet, je voudrais qu'il nous dise si on a agrandi la réserve primitive, quelle partie de la réserve on a échangée et quelles terres ont été cédées en retour.

Le parlement fédéral s'est montré très généreux envers nos compagnies de chemins de fer dans le passé. Je ne l'en blâme pas. Pour procurer à nos vastes plaines de l'ouest le service des chemins de fer, il fallait absolument que les Chambres accordassent de libérales subventions en terres. Je ne trouve pas non plus beaucoup à redire au sujet des vastes réserves primitives en faveur des compagnies de chemins de fer pour lesquelles le présent Gouvernement n'est pas responsable. Mais, depuis les premières concessions on a plus d'une fois agrandi ces réserves et ainsi que je l'ai fait observer, l'inconvénient est beaucoup plus sensible de nos jours qu'il l'était autrefois, faute d'avoir

jusqu'ici obligé les compagnies de chemins de fer à choisir leurs concessions.

J'intéresserai peut-être la députation par l'énumération des concessions de terres aux compagnies de chemins de fer de la part du Parlement. La superficie totale des terres concédées est de 56,087,072 acres. Le Pacifique-Canadien a revendu à l'Etat 6,793,014 acres, laissant une différence de 49,294,058. Les compagnies ont rempli les conditions du marché de manière à gagner 29,986,826 acres de ces 49,000,000. 13,227,232 acres sont rentrés dans le domaine public par suite de l'inexécution des conditions attachées à la subvention. Il reste près de 6,000,800 acres accordés à des chemins de fer qui ne sont pas encore construits. Ainsi, bien que le Parlement ait fait preuve de générosité envers elles, les compagnies de chemins de fer ne se sont pas empressées de choisir leurs terres, principalement parce qu'elles désiraient se soustraire au paiement des taxes.

Le projet de résolution que je soumets au Parlement fait observer que cette grande réserve est fermée à la colonisation et il propose aux Chambres l'adoption d'une ligne de conduite qu'approuveront tous les députés sans distinction de partis et que le Gouvernement suivra, car c'est une ligne de conduite qu'il s'est déjà tracée, s'il faut en croire ses déclarations. Il demande d'abord qu'on oblige les compagnies à faire leur choix au plus vite et fixe le délai au 1er novembre. Selon moi, le ministre de l'Intérieur ne combattra pas cette proposition, car, l'autre jour, répondant à une question, il a déclaré qu'au mois d'août 1903, le chemin de fer canadien du Nord a été averti de compléter le choix de ses concessions de terre le 31 décembre 1905, au plus tard. C'est-à-dire que la compagnie a eu vingt-huit mois et demi pour faire son choix qui n'est pas encore complété. Pourquoi ce refus ? Pourquoi le Gouvernement a-t-il usé de tant de condescendance. Il n'avait accordé que huit mois au chemin de fer canadien du Pacifique pour choisir les terres accordées à titre de subvention pour la construction de ses embranchements et quatre mois seulement pour les concessions de terres destinées à favoriser l'établissement de son réseau provincial.

Cependant, il a accordé vingt-huit mois et demi à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba—c'est à celle-ci, et non aux compagnies de chemins de fer, que nous avons affaire—et cette compagnie n'a pas complété son choix dans le délai prescrit. A vrai dire, le ministre de l'Intérieur nous a dit qu'il croyait que le choix serait complété d'ici à quelques mois, de sorte que ce serait accorder un délai suffisant à cette compagnie en fixant la date au 1er novembre et en lui laissant tout l'été prochain.

L'autre partie de la résolution se rapporte plus particulièrement à la vente des sections impaires qui rentreront dans le domaine public. C'est une question dont le Gouvernement devra s'occuper. Notre plus grand désir est d'empêcher que les spéculateurs ne s'emparent de ces terres et n'en achètent de grandes étendues dans le but de s'enrichir, afin de conserver le sol pour les colons qui viendront s'établir dans nos prairies de l'ouest. Ce sont là deux principes que le Gouvernement devrait épouser. L'ancien ministre de l'Intérieur, il est vrai, alors qu'il adressait la parole dans cette enceinte, il y a trois ans, au sujet du projet de loi concernant le chemin de fer national transcontinental, a dit qu'en quelques années 50,000,000 d'acres seraient dégrevés et que dans le nouveau territoire, au moins 20,000,000 d'acres de ces terres seraient ouvertes à la colonisation dans un délai déterminé et vaudraient $3 l'acre. Il se proposait de déposer devant le Parlement dans un avenir rapproché un projet de loi concernant la vente de ces sections impaires. Il y a trois ans de cela et le ministre de l'Intérieur n'a pas encore proposé de prescriptions législatives dans ce sens.

Les ministres ont dû se former une opinion sur la politique qu'ils entendent suivre et qu'ils n'ont, cependant, fait connaître ni à la Chambre ni au pays. Je puis ajouter, en parlant des prix exigés pour ces terrains, que le colon se trouverait à bénéficier sensiblement du fait que ces terres appartiendraient au gouvernement, parce qu'il pourrait les acheter à des conditions plus raisonnables. En relisant la liste des prix demandés par la compagnie qui possède ces terres aujourd'hui, je constate qu'elle annonce en vente ces terrains à $8 ou à $12 l'acre. Je suis convaincu que la plupart de ces terres ne valent pas ce prix à l'heure qu'il est, et qu'un grand nombre de nouveaux colons devront payer une somme exorbitante pour ces terrains qu'ils auraient pu acquérir à bien meilleur marché si le Gouvernement en eût été le propriétaire. Après les faits que j'ai expliqués à la Chambre, je crois devoir proposer le projet de résolution suivant :

La Chambre décide :

Que tous les mots après le mot " que " dans la motion proposée soient retranchés et remplacés par les suivants : les terres publiques du Canada situées dans les provinces et les Teritoires à l'ouest des Grands lacs devraient être ouvertes à la colonisation aussi tôt que possible ;

Qu'à cette fin, toutes les compagnies de chemins de fer, corporations et particuliers ayant droit de choisir des terres acquises à titre de subventions devraient être obligés d'achever leur sélection de ces terres dans le plus court délai possible et pas plus tard que le 1er novembre 1906 ;

Qu'en statuant sur la disposition des sections impaires non choisies et qui échapperont ainsi à ces réclamations de subventions, il devrait être prescrit qu'elles seront réservées pour le colon de bonne foi seulement et qu'elles seront protégées contre les tentatives d'exploitation par les spéculateurs ;

Que le Gouvernement devrait prendre les mesures administratives nécessaires et soumettre au Parlement les moyens législatifs qui seront les plus propres à faire produire tous ses effets aux dispositions de la présente résolution."

M. F. L. SCHAFFNER (Souris) : En me levant pour appuyer la motion soumise par mon honorable ami de Marquette (M. W. J. Roche), je dois dire qu'elle expose des principes que je défends depuis longtemps. A mon point de vue, cette motion, si on la dépare de toute la phraséolgie officielle est destinée ni plus ni moins à mettre fin aux spéculations dont les colons ont été les victimes depuis longtemps. Voilà, si je ne me trompe, la portée réelle de cette proposition. Je puis difficilement comprendre comment celui qui a vécu dans l'Ouest, depuis plusieurs années, et plus spécialement aux débuts de la colonisation dans cette partie du pays, ne se trouve disposé à appuyer de toutes ses forces une motion semblable. On a dit—et je le crois sincèrement—que l'Ouest canadien était la dernière limite occidentale de l'Amérique. Si, ainsi que je le crois, cette affirmation est vraie, je dois donc imaginer que le Gouvernement et que tous les autres intéressés dans le partage des terres de l'Ouest, doivent faire preuve de zèle pour protéger le colon véritable qu'ils font venir dans cette partie du Canada. Je comprends parfaitement que nos adversaires nous disent : C'est vous qui avez inauguré au Nord-Ouest le système de consessions de terres à des compagnies de chemins de fer et à d'autres spéculateurs. Monsieur l'Orateur, j'appellerai votre attention et celle de la Chambre sur le changement qui s'est opéré avec les années. Quand on a construit le chemin de fer canadien du Pacifique dans l'Ouest, on a exécuté un travail absolument nécessaire, et si cette compagnie a obtenu autant d'acres de terre, cela est dû surtout au fait que nos adversaires dépréciaient la valeur de ces terrains, à cette époque. Au parti conservateur qui était au pouvoir alors, doit revenir l'honneur de cette politique éclairée qui consistait à livrer à la colonisation ces prairies immenses. J'affirme, et je ne crois pas qu'on puisse me contredire, que les conservateurs, au lieu de compter sur l'appui des libéraux, n'ont été en butte qu'à la malveillance de ces derniers. Je pourrais citer, à ce propos, une remarque faite par un homme qui devait commander l'opposition de ce temps-là, je veux parler de M. Blake qui disait dans un de ses discours :

> En admettant qu'on ouvrirait à la colonisation cette partie du pays, qu'on y ferait pénétrer un chemin de fer, il faudrait trois millions d'habitants avant que cette voie ferrée rapportât assez de bénéfices pour payer l'huile nécessaire au graissage des roues.

Nous ne comptons pas encore trois millions d'habitants dans cette partie du pays ; nous ne payons pas seulement le coût de l'huile qu'il faut pour graisser les roues des locomotives et des wagons du Pacifique-Canadien, mais encore celui du Canadien du Nord, cette grande ligne transcontinentale, et du Grand-Tronc-Pacifique que nos amis de la droite sont à construire à l'heure actuelle. Je puis dire qu'il y a une légère différence entre cette dernière entreprise et la construction du chemin de fer canadien du Pacifique faite par le parti conservateur. Au cours de la dernière élection et depuis que je fais partie de cette Chambre, je n'ai entendu un seul conservateur dire qu'une autre voie ferrée n'était pas nécessaire. Si le parti auquel j'appartiens a soulevé des objections contre la construction du Grand-Tronc-Pacifique, c'était uniquement contre les moyens qu'on employait pour exécuter cet ouvrage, contre la façon dont on voulait se servir dans l'exécution de cette œuvre. A notre point de vue, le projet que nous nous proposions d'exécuter devait favoriser davantage la population, mais nous n'avons jamais combattu l'idée de la construction de ce nouveau transcontinental.

Je dois dire que le parti conservateur devait faire de grandes concessions de terrain pour ouvrir à la colonisation les prairies de l'Ouest. Personne ne niera qu'il fallait construire une voie ferrée pour le transport des produits de cette région. Nous avons dû en conséquence accorder de grandes étendues de terre aux compagnies qui y construisaient des chemins de fer. Mais, aujourd'hui, il me semble qu'il faut mettre un terme à ces concessions, et sans vouloir occuper trop longtemps l'attention de la Chambre, je vais prouver qu'il n'est pas nécessaire pour le Parlement d'accorder ces subventions. L'été dernier, nous avons été à même de constater les effets de ce système dans la même ville que j'habite. Deux personnes sont arrivées, un jour, après dîner, dans cette municipalité, et elles ont demandé au maire de convoquer une assemblée des contribuables. Personne ne savait ce dont il serait question, mais quand les citoyens furent rendus à l'endroit indiqué, ces individus leur dirent : Messieurs, nous voulons avoir le privilège de construire un chemin de fer à travers votre ville.

N'est-ce pas là un procédé tout à fait nouveau ? Ces gens-là disaient : Nous ne venons pas vous demander de subvention, de payer le droit de passage ; nous voulons simplement que vous nous accordiez le privilège de faire passer notre ligne dans votre ville. Nous vous demandons de nommer un comité composé de trois citoyens qui pourront nous aider à choisir un emplacement pour la future gare et obtenir des promesses de vente et des prix pour les terrains dont nous aurons besoin aux environs de la ville. Monsieur l'Orateur, ceux qui parlaient ainsi étaient les représentants du Great-Northern, de cette voie ferrée que nous désignons dans l'Ouest sous le nom de "la ligne de Jim Hill." Jim Hill ne construit pas de chemin de fer pour son seul plaisir. Il a dans l'idée que les colons venant s'établir dans cette partie du pays, les produits de cette dernière rapporteront des bénéfices aux chemins de fer déjà construits, et que ce nouvel état de choses peut engager n'importe quel industriel à construire une nouvelle

ligne, sans demander de subvention, parce qu'il est certain de retirer des avantages de cette entreprise. Je ne crois pas me tromper en disant que non seulement ce chemin de fer traversera notre ville, mais qu'au cours de l'été prochain, avant que le Parlement se réunisse de nouveau, nous aurons au moins trois voies ferrées qui s'étendront du sud au nord et pour lesquelles nous n'aurons pas déboursé un seul sou en subvention. Mais Jim Hill veut faire plus que cela? son but est d'atteindre Brandon, que dis-je ? la baie d'Hudson. Je voudrais m'écarter un peu du sujet soumis à la Chambre, pour faire remarquer que cette question intéresse au suprême degré la population de l'Ouest. J'espère qu'on me pardonnera de dire qu'à mon avis—et c'est là le sentiment d'une très grande partie de la population de l'Ouest—qu'on n'a jamais encore fait une étude impartiale des moyens de transport que présente cette grande mer qu'on appelle la baie d'Hudson. On me demande sur quoi je base cette opinion. Nous différons d'opinion suivant que nous nous plaçons au point de vue des préjugés de l'Est ou que nous envisageons sérieusement ce problème. Mes honorables collègues de Montréal et des provinces de l'Est craignent que le trafic ne soit détourné de sa route pour prendre le chemin de la baie d'Hudson. Eh ! bien, monsieur l'Orateur, je tiens à dire que je serai heureux, dans n'importe quelle circonstance, de voter des crédits qui seront dépensés économiquement et judicieusement pour l'amélioration du port de Montréal et de la route du Saint-Laurent.

Je veux qu'on fasse du port de Montréal un port national et je voterai toujours dans ce sens, mais, d'un autre côté, je ne veux pas qu'on nous empêche d'atteindre la baie d'Hudson. On parle de faiseur de pluie et d'intervention dans les actes de la Providence; il semble qu'on intervient dans les desseins de la Providence quand on veut nous empêcher d'établir un débouché à la baie d'Hudson. Je ne puis comprendre qu'une personne qui étudie la position de cette mer intérieure, n'en arrive pas à la conclusion que le Créateur avait ses vues en creusant cette mer dans cette région. Elle devait servir à l'écoulement des produits non seulement du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, mais encore, ainsi que Jim Hill le comprend si bien, des états du Nord de la République.

J'ai déjà dit que nous sommes prêts à voter tout l'argent nécessaire à l'amélioration de la route du Saint-Laurent, mais nous demandons à la population de l'est du pays de ne pas nous créer d'embarras quand nous voulons construire, jusqu'à la baie d'Hudson, une route qui nous permettra d'écouler nos produits à aussi bon marché que possible. Ce n'est pas un sujet nouveau qui a été soumis à la Chambre aujourd'hui. En consultant mes souvenirs, je trouve que l'honorable M. Watson, aujourd'hui sénateur, mais à cette époque, membre de cette Chambre, a présenté une motion qui, à mon avis, était très sensée. Il a demandé qu'on forçat le Pacifique-Canadien de faire rapport au Parlement de toutes les terres vendues jusqu'au 1er avril 1906; le représentant de la division de Portage-la-Prairie disait que cette compagnie avait l'habitude de vendre ses terres à des spéculateurs; que ces derniers négligeaient de faire enregistrer leurs contrats et que, en conséquence, on ne pouvait les forcer à payer des taxes, soit pour les écoles, soit pour les voies publiques, soit pour d'autres fins municipales, comme on en agissait envers le contribuable ordinaire.

Les raisons invoquées alors par M. Watson peuvent s'appliquer également aujourd'hui. En 1896, quand la charte du chemin de fer canadien du Pacifique fut modifiée, on stipula que cette compagnie devrait, dès le commencement de chaque session du Parlement, fournir un état de toutes les terres vendues ainsi que les noms des acquéreurs et la date de chaque vente. Cela permit aux municipalités d'être au courant des ventes ainsi opérées chaque année, et elles retirèrent de cette réforme, un avantage très appréciable. M. Watson ne fait plus partie de cette Chambre ; on l'a transporté dans un endroit de repos complet.

M. AMES : Pas toujours.

M. SCHAFFNER : Ainsi que mon honorable ami (M. Ames) le dit, le Sénat n'est pas toujours l'endroit du parfait repos. Quoi qu'il en soit, M. Watson est sénateur et depuis sa nomination nous ne l'avons pas entendu traiter cette question. L'honorable David Mills et M. Edward Blake ont exprimé aussi des opinions semblables à celles dont M. Watson se faisait le champion. En évoquant le souvenir de ces hommes, je veux mettre cette question de la distribution des terres du Nord-Ouest au-dessus des médiocres intérêts de parti. Je n'entrerai pas dans les détails comme l'a fait si habilement mon honorable ami de Marquette(M. Roche), mais je dirai que si l'on jette les yeux sur la carte des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, on constatera que la compagnie des terres établies dans cette partie du pays, se trouve à posséder les terrains les plus fertiles. En traçant une ligne du sud-est au nord-ouest de la vallée de la Rivière-Rouge, on comptera quatre cents milles au moins de bonne terre; au nord-est se trouve la zone des bois, tandis qu'au sud-ouest s'étend la région des prairies et des plaines où l'on récolte le blé en abondance. Je crois sincèrement que le gouvernement fédéral ou provincial commettrait une bévue irréparable en ne concédant pas ses terres de l'Ouest aux colons sérieux. Ils sont passés les jours de spéculation, et les amis du Gouvernement n'ont pas besoin de venir dire à la population du Nord-Ouest que la politique de leur parti est de concéder des terres aux colons véritables. Cela peut être le programme de nos adversaires—mais le fait s'est déjà produit dans nombre de cas—

ils ont une politique qu'ils développent dans les journaux, mais qu'ils se gardent bien de mettre en pratique lorsqu'il s'agit de l'administration de cette partie du pays.

Je constate avec surprise que les représentants du Nord-Ouest, surtout, ne portent pas plus d'intérêt à cette question. Le nombre de ceux qui appuyaient le Gouvernement, l'an dernier, n'est pas considérable, puisque la plupart ont reçu la récompense de l'ouvrage qu'ils ont fait, à la dernière session ; le reste se compose de députés qui sont de nouveaux arrivés, qui préparent leurs petites affaires et qui ne peuvent parler comme ils devraient le faire. Je puis dire, monsieur l'Orateur, que cette question importe sérieusement à la population du Nord-Ouest ; celle-ci veut savoir si les terres publiques deviendront la proie des spéculateurs ou la propriété des colons. Ce n'est plus une question provinciale qui intéresse particulièrement le Manitoba ou le Nord-Ouest ; il s'agit d'un fait d'une extrême importance pour chaque province du Canada, car la plupart des jeunes gens d'Ontario viennent s'établir dans l'Ouest et l'émigration est plutôt accentuée dans cette province ; cela n'empêche pas nombre de jeunes gens de la province de Québec et des Provinces maritimes de suivre cet exemple. En arrivant dans l'Ouest, s'ils constatent que la plupart des terres sont réservées pour être vendues à des spéculateurs, ces colons canadiens seront en butte à toutes les tracasseries qu'ont dû surmonter les pionniers du Manitoba. Conservons pour notre peuple cette région si fertile de notre pays. On dit que le Gouvernement se propose, et si c'est là la politique qu'il entend suivre, je l'appuierai avec plaisir, d'accorder aux colons demeurant dans les environs l'avantage de choisir les terres numérotées au fur et à mesure qu'elles seront mises en vente. Cette politique est excellente. Ce que je voudrais fair ressortir, c'est que le but de cette motion est d'empêcher la spéculation et d'accorder un avantage au colon sérieux. Eh ! monsieur l'Orateur, que m'importe le pays d'où ce dernier nous arrive ! On me dit qu'aujourd'hui la population de l'Ouest compte pour un douzième de Galiciens. Je préférerais compter un plus grand nombre d'émigrants de l'Europe septentrionale, mais, jamais, ici comme au Nord-Ouest, je n'ai soulevé d'objection sérieuse contre l'état de choses qui existe aujourd'hui. L'Europe septentrionale ne nous envoie pas autant d'immigrants que d'autres parties du monde. Nous ne demandons pas au Gouvernement d'attirer au Canada, spécialement, des gens qui ont de l'argent, mais nous voulons que les immigrants qui nous arrivent soient des gens honnêtes ; alors ils sont toujours les bienvenus.

Quand ces colons nous arrivent, on ne devrait pas les obliger à s'adresser à un agent des terres ou à une autre personne pour acheter un terrain dont la valeur se trouve exagérée par le fait des spéculateurs. Que le sol nous appartienne et conservons ces terres pour le colon et non pour le spéculateur.

M. SCHAFFNER.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Je ne veux pas occuper bien longtemps l'attention de la Chambre, mais j'aimerais à dire quelques mots sur cette question. D'après les observations soumises par l'auteur de cette motion et par celui qui l'a appuyée, la politique suivie par le Gouvernement serait condamnable sur deux chefs surtout. On dit que le Gouvernement n'a pas obligé les compagnies de chemins le fer à choisir leurs terres en temps voulu, et l'on ajoute que le Gouvernement a concédé à des spéculateurs une certaine partie de ces terrains. Je voudrais faire observer, d'abord, qu'en réalité c'est le Gouvernement actuel qui a, le premier, forcé les compagnies de chemins de fer de choisir leurs terres. Depuis près de vingt ans, le Pacifique-Canadien possédait tous ces terrains ; c'était avant l'arrivée des libéraux au pouvoir. Cette compagnie ne concéda que quelques milliers d'acres de terre aux colons. Du moment que les libéraux prirent les rênes du pouvoir, ils avisèrent au moyen de forcer le Pacifique-Canadien et les autres compagnies de chemins de fer à faire choix des terres qu'ils voulaient retenir. Comme résultat, quelques années plus tard, ou plutôt un an après, si je ne me trompe, le Pacifique-Canadien avait concédé de huit à dix millions d'acres de terre. Le même fait s'est produit dans le cas de la compagnie du chemin de fer d'Edmonton. Les directeurs durent choisir leurs terres et les titres furent donnés au nom de la compagnie, sans qu'on s'occupât de savoir si la compagnie avait ou non vendu ces terres à des colons ou à d'autres acheteurs. On n'a pas suivi la même règle à l'égard de la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long. Pourquoi ? Simplement parce que cette compagnie ne voulait pas accepter les terres qui leur étaient concédées. Elle prétendit que ces terres-là n'étaient pas favorables à la colonisation et qu'elle n'était pas obligée de les accepter. On lui avait, cependant, donné un choix assez grand; que fit le gouvernement ?

Il répondit : Vous pourrez faire votre choix entre les sections numérotées restées disponibles dans le Manitoba ou dans le district qui compose aujourd'hui les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le Gouvernement est allé plus loin ; il a offert à ces compagnies de choisir, même dans les sections numérotées, les terres qu'elles voulaient retenir. Il eût été facile aux intéressés de s'accaparer jusqu'aux meilleurs pâturages de l'Ouest. Quelle fut la réponse des intéressés ? Les terres que vous nous concédez ne sont pas propices à la colonisation, et nous les refusons. Ce n'est pas tout : on a vu cette compagnie offrir au Gouvernement le rachat des mêmes terres, à condition que ce dernier payât $1.25 l'acre.

L'auteur de cette proposition a parlé des directeurs de la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ; il a prétendu qu'ils estimaient les terrains à un prix trop élevé afin de les vendre plus cher. Il a blâmé le Gouvernement parce que ce dernier a concédé à ces financiers 250,000 acres de terre, à raison de $1 l'acre. Qu'on me permette de rappeler ici que cette même compagnie a acheté 500,000 acres de terre de la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long, dans laquelle l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) est passablement intéressé. Tout le monde reconnaît, je crois, que mon honorable ami est un financier de premier ordre, qu'il connaît la valeur de la propriété, surtout dans l'Ouest où depuis vingt ans il a eu l'occasion de constater la hausse qu'ont atteinte les propriétés foncières. La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan n'a payé que $1.52 l'acre tout le terrain ainsi concédé à cette compagnie de chemin de fer. Elle s'est trouvée à faire un meilleur marché avec ces grands financiers que lorsqu'elle eût affaire au Gouvernement, pour 250,000 acres de terre, parce que le Gouvernement lui imposa certaines obligations. On n'a pas vendu ces terres à des spéculateurs, sans imposer à ces derniers certaines conditions relatives à la colonisation de ces terrains ; il est reconnu que les acquéreurs de ces terrains, dans chaque canton, devaient établir vingt colons sur des homesteads, et douze autres colons sur les terres qu'ils pouvaient acquérir du Gouvernement, dans la suite ; cela formait un total de trente-deux colons dans chaque canton. Voilà les obligations qu'on imposait aux acheteurs avant de leur vendre des terres à $1 l'acre. Ces conditions onéreuses les obligeaient à payer le terrain plus cher que celui que leur concédait cette compagnie de chemin de fer à $1.52 ou même à $1.65 l'acre.

On se trompe donc en disant que ces terres ont été vendues à des spéculateurs. En réalité, les acquéreurs de ces terrains ont rempli toutes les conditions qu'on exigeait d'eux. Même, sous ce rapport, on ne pouvait s'attendre à mieux. Dans nombre de cas ces propriétaires, en voulant établir des colons sur certaines propriétés, constatèrent que celles-ci n'étaient pas arpentées et, comme conséquence, ils se trouvaient à établir des colons dans des townships où leurs propriétés ne se trouvaient même pas. C'est ainsi que certains d'entre eux doublèrent le nombre de colons qu'ils devaient établir sur leur concessions. Ailleurs, ceux qui avaient acheté des lopins de terre appartenant à la compagnie du chemin de fer, établirent des colons sur un rayon de 5,000 à 10,000 acres ; ces terres n'étaient pas destinées à des fins de colonisation, quand le Gouvernement les lui avait concédées. On ne peut donc dire que le Gouvernement a vendu ces terrains à des spéculateurs, mais qu'il les a réservés à des colons sérieux.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que c'était le département de l'Immigration qui nous avait amené ces colons.

M. TURRIFF : Il n'y a pas de doute que ce département nous a amené des milliers d'immigrants, chaque année, et qu'un certain nombre de ces derniers se sont établis dans ce rayon. La compagnie, d'elle-même, a fait venir des centaines de colons dans cette partie du pays. On a dit que cette étendue de terre avait été concédée à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba, qui ne serait que la doublure de la compagnie du Canadian Northern, afin de permettre à celle-ci de choisir les terres qu'elle voulait se réserver. Je puis fournir certains détails à ce sujet. On a permis à cette compagnie de choisir 250,000 acres de terre à l'ouest de la rivière Saskatchewan, en retour des terrains que le Gouvernemnt avait obtenus du Canadian Northern Le gouvernement actuel a obtenu de cette dernière compagnie toutes les terres dont se composent aujourd'hui la réserve des doukobors et celle de la montagne Riding.

M. FOSTER : Quand ce marché a-t-il été conclu ?

M. TURRIFF : Il y a six ou huit ans, le Gouvernement a acquis ces terrains de la compagnie du chemin de fer Canadian Northern. Le Gouvernement voulait donner en échange d'autres terres ; il accorda à la compagnie le droit de choisir des terrains à l'ouest de la rivière Saskatchewan du sud.

C'était là une compensation pour les immenses terrains qu'on lui avait accordés et entre lesquels cette compagnie pouvait faire son choix. Il s'agissait de 250,000 acres de terre, si je m'en souviens bien. On n'a accordé aucune autre subvention à cette compagnie. Quant à la subvention en terres accordée à la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle au lac Long, je crois qu'au moins les anciens membres de cette Chambre se rappelleront que cette compagnie s'est adressée aux tribunaux pour forcer le gouvernement à lui payer un certain montant, puisqu'il ne voulait pas lui accorder le droit de choisir des terres à sa guise. Cela, si je ne me trompe, prouve à l'évidence que le Gouvernement a conclu avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan un marché raisonnable et beaucoup plus avantageux que celui fait par la compagnie de chemin de fer. Il est certain que depuis cette époque, la valeur des terres a augmenté, ce qui semblerait donner raison, aujourd'hui, aux personnes qui trouvent à redire à cet arrangement. J'aimerais, pourtant, faire remarquer que le Gouvernement conservateur s'est intéressé à vingt-six ou à trente projets de colonisation, en accordant aux compagnies intéressées, non pas les terres les plus pauvres, qu'on n'aurait pu vendre, mais les terres les plus fertiles, et cela au libre choix des compagnies. Ces vingt-six compagnies, si on les réunit ensemble,

ne pourront nous démontrer qu'elles ont amené au pays plus de colons que cette seule compagnie n'en a fait venir depuis 1902.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais poser une question à mon honorable ami. Je ne comprends pas encore comment il peut dire le nombre d'immigrants qui arrivent au pays grâce à cette compagnie ou aux $600,000 ou $700,000 que nous dépensons pour l'immigration. Comment peut-il établir cette différence ?

M. TURRIFF : Je ne me donnerai pas le mal de rechercher combien de colons le département de l'Immigration a fait venir au pays ; je ne m'occuperai pas davantage de rechercher le chiffre des immigrants favorisés par cette compagnie. Mais je puis dire que cette dernière suit des méthodes américaines.

M. R. L. BORDEN : Est-ce une compagnie américaine ?

M. TURRIFF : Un grand nombre des membres de cette compagnie sont des Américains, et les colons qu'ils nous amènent, viennent des Etats-Unis. Voici comment s'opèrent les transactions: la compagnie vend à une personne quelconque 10,000 acres de terre au prix du gros. Celle-ci retourne dans le district où elle est connue, et s'arrange de façon à vendre des parties de ce terrain à des voisins et, c'est ainsi que les colons viennent s'établir sur ces terres. Cela n'empêche pas le département de l'Immigration de faire son œuvre.

Quant à cette partie de la motion qui demande au Gouvernement de concéder les terres en question aux colons actuels, je puis dire qu'elle serait loin de me répugner, si le Gouvernement n'avait pas accompli entièrement la réforme suggérée. D'après ce que je connais, le Gouvernement devrait, avant d'accorder des subventions en terres à des compagnies de chemins de fer, surtout lorsqu'il s'agit des sections arpentées, libérer complètement ces terrains. Ces compagnies de chemins de fer ont le droit d'obtenir des concessions de terres propices à la colonisation ; d'ici à quelques années, il restera un grand nombre d'acres de terre, même dans les sections numérotées, pour les colons qui voudront y établir des homesteads. On ne saurait donc priver personne de cette dernière faveur. Si le Gouvernement voulait concéder directement ces terrains aux colons, il accomplirait une réforme utile, à mon avis.

M. R. L. BORDEN : Combien, d'après l'honorable député reste-t-il de homesteads à l'heure qu'il est ?

Sir WILFRID LAURIER : De disponibles.

M. R. L. BORDEN : Oui.

M. TURRIFF : L'an dernier, les concessions de homesteads ont représenté 5,000,000 d'acres de terre. Cette année, ce chiffre sera porté à 6,000,000. D'ici à trois ou quatre ans, la prairie offrira aux colons tous les avantages de s'y établir. Après ce temps, il restera toujours du terrain aux colons, mais ces terres sont ou incultes, ou couvertes de broussailles.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, comment se fait-il que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et les autres associations qui en dépendent, vendent leur terrain de $8 à $12 l'acre ?

M. TURRIFF : Je ne puis répondre à cette question, de même que je ne saurais dire pourquoi le chemin de fer canadien du Pacifique vend ses terres $15 l'acre. Cette dernière compagnie prétend soustraire ces terrains de la spéculation, tout en demandant un prix plus élevé que celui demandé par n'importe quelle autre compagnie qui possède des terres.

A l'heure qu'il est, l'élan de la colonisation au Nord-Ouest est tellement prononcé que les gens commencent à songer à l'avenir et qu'ils exigent pour leurs terrains des prix plus élevés que ceux dont il était question, il y a quelques années. C'est pourquoi je dis que le Gouvernement ferait œuvre utile en libérant complètement toutes les sections numérotées de ces terres avant d'en disposer.

Il y a un détail sur lequel je voudrais appeler l'attention de la Chambre. Il s'agit des subventions en terres accordées à la compagnie des terres de la Saskatchewan dans laquelle se trouve intéressé mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler), concessions qui n'avaient aucune valeur, prétendait-on. Il y a dix ans, un chemin de fer se construisit de Régina à Prince-Albert, et il n'y avait qu'un train à tous les deux ou trois jours de la semaine entre Lumsden et l'endroit où se trouve bâti aujourd'hui Saskatoon. Aujourd'hui, on trouverait difficilement un endroit pour établir un homestead dans cette région. L'endroit même où s'élève la gare actuelle n'avait convenu à aucun colon ; on considérait que cette région n'était pas propice à la colonisation et c'est pourquoi le Gouvernement a concédé ces terres à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan qui, elle, y a établi des colons.

Mon honorable ami a parlé du chemin de fer à la baie d'Hudson. J'espère et je suis même convaincu que cette ligne sera construite avant longtemps, et cela sans qu'il en coûte un sou aux trois provinces intéressées. Les nouvelles provinces reçoivent du gouvernement fédéral une subvention qu'elles ne peuvent consacrer à favoriser les entreprises de chemins de fer. A mon point de vue, la Chambre devrait, ainsi que le Gouvernement a l'intention de le faire accorder une subvention à la compagnie qui construirait ce chemin de fer.

Je ferai, en outre, observer aux députés de la gauche que la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson a obtenu sa con-

cession de terres sous le régime conservateur ; et ainsi j'en suis convaincu, ils verront d'un bon œil la construction de cette voie ferrée se réaliser, grâce à la participation du gouvernement fédéral, plutôt qu'avec la coopération des gouvernements provinciaux du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le député de Souris (M. Schaffner) observe à bon droit que la construction de ce chemin de fer est d'urgence et que ce sera une nouvelle route de grand valeur pour tout le Nord-Ouest. Que la période de navigation dure quatre ou cinq mois, le pays bénéficiera grandement de la construction de cette voie ferrée. Sans vouloir abuser davantage de la patience de la Chambre, je me contenterai de répéter, en terminant, que nous pouvons, en toute confiance, abandonner le règlement de cette question au gouvernement fédéral qui s'est si bien acquitté de sa tâche par le passé. Ajoutons que, au cours de la dernière campagne électorale pour le parlement fédéral, je n'ai pas entendu formuler une seule plainte touchant l'administration des terres domaniales par le gouvernement fédéral, et à cet égard la situation actuelle offre un contraste frappant avec l'état de choses qui régnait, lorsque les députés de la gauche étaient au timon des affaires.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : En terminant ses observations, l'honorable député qui m'a précédé a mentionné le nom de la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson. Il me paraît avoir parlé d'inspiration. A coup sûr, il a fait preuve d'un grand optimisme et il ne paraît nullement douter de la réalisation de la construction du chemin de fer projeté dans un avenir rapproché. Cela me remet en mémoire que, au cours de la récente élection dans la province de la Saskatchewan, le premier ministre de cette province, l'honorable Walter Scott, a fait une déclaration fort catégorique, en portant la parole devant les électeurs.

Obéissant aux ordres de la convention libérale de la Saskatchewan, nous avons fait valoir auprès des autorités fédérales l'importance du chemin de fer projeté vers la baie d'Hudson et nos efforts ont été couronnés d'un certain succès. J'ai reçu l'assurance que le gouvernement fédéral reconnait que le chemin de fer projeté est une entreprise d'intérêt national, et qu'il entend ne pas se dérober à sa responsabilité. Bref, le gouvernement fédéral prendra les mesures voulues pour assurer la construction d'un chemin de fer, d'un certain point de la Saskatchewan jusqu'à la baie d'Hudson.

Inutile de dire que je salue cette déclaration avec ravissement ; et je tiens pour acquis que le gouvernement a fait cette promesse à l'honorable Walter Scott. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) avait déjà donné la chose à entendre aux électeurs de Moosomin, dans une harangue au cours de laquelle, après avoir critiqué l'attitude tenue par les partisans des libertés provinciales—en désespoir de cause sans doute—et les efforts qu'ils avaient tentés pour faire construire ce chemin, avec la coopération des populations du Nord-Ouest, il ajouta que c'était là une œuvre d'intérêt national et que le Gouvernement fédéral ne reculerait pas devant les responsabilités qui lui incombent à cet égard. Toute autre était jadis l'attitude du ministre de l'Intérieur, lorsque appuyé par M. Ross, il proposait, au sein du conseil législatif dont il était membre, la résolution dont voici le texte:

Qu'il est souhaitable que le gouvernement des territoires du Nord-Ouest adopte, de concert avec le gouvernement du Manitoba, une initiative commune ayant pour objectif la construction d'un chemin de fer vers la baie d'Hudson, chemin de fer dont la construction et l'exploitation relèveront des autorités locales.

A cette époque, le ministre de l'Intérieur avait conçu un excellent projet et il est regrettable qu'il ne soit pas resté fidèle à la cause dont il s'était constitué le champion et qu'il ait mis au rancart le projet qu'il préconisait alors. Toutefois, comme le Gouvernement semble avoir fait, d'une façon définitive la promesse d'entreprendre la construction de ces importants travaux, nous sommes convaincus qu'il doit se mettre résolument à l'œuvre, afin d'épargner ces frais aux populations du Nord-Ouest.

Au cours de la harangue prononcée devant ses électeurs de la Saskatchewan à l'époque de l'élection, M. W. Scott a fait une déclaration que je salue avec plaisir : il annonce que le Gouvernement a décidé d'abolir l'exemption de taxes dont jouit actuellement la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Voici ses propres paroles:

Sir Wilfrid Laurier m'a donné à entendre que son gouvernement est décidé à abolir complètement toutes ces exemptions de taxes et à dégrever entièrement les terres du Nord-Ouest à cet égard.

Voilà une nouvelle qui me fait réellement plaisir et je ne puis qu'exhorter le premier ministre à réaliser sans retard sa promesse. Pendant nombre d'années nous avons porté un bien lourd fardeau, et le Gouvernement ne saurait trop tôt nous en délivrer. Au cours de ce débat, le premier ministre, j'espère, confirmera lui-même la déclaration de M. Scott à cet égard.

En jetant un regard rétrospectif sur nos anciens débats, j'ai constaté que c'est un gouvernement conservateur qui a promis d'accorder ces terres à la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et c'est dans un discours de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) qui était à cette époque chaud partisan de ces concessions de terres aux coupagnies de chemins de fer, que j'ai puisé ce renseignement. J'ai sous les yeux la résolution qu'il a lui-même présentée le 24 juin 1884. En voici le texte :

Proposé par M. Turriff, appuyé par M. McDowell, que le gouvernement en appliquant un système vraiment libéral dans la concession des terres aux compagnies de chemins de fer,

favoriserait grandement la colonisation et le développement du pays. Nous proposons donc que les concessions de terres déjà faites ou qui pourront s'effectuer à l'avenir en faveur des chemins de fer dans les territoires du Nord-Ouest, à un dollar l'acre, soient désormais des concessions à titre gratuit.

Le député d'Assiniboïa-ouest n'était pas le seul qui professait cette opinion, à l'époque en question. Le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) faisait lui-même partie du conseil législatiif à cette date, et la résolution en question fut adoptée d'un commun accord. Il est donc permis de croire que l'honorable ministre était alors dans la bonne voie, en tenant compte de l'orientation alors imprimée à l'opinion publique. Aujourd'hui, la situation est toute différente; les temps ont marché et il s'est opéré toute une évolution.

Quant à la motion à l'étude, tout député, qui a véritablement à cœur l'intérêt des populations de notre immense Nord-Ouest ne saurait refuser son assentiment à la proposition couchée dans cette résolution. A mon avis, ce système consistant à accorder de grandes étendues de terres aux compagnies de chemins de fer pour la colonisation de ce pays, toute urgente que fût la chose à cette époque, a été fort préjudiciable au progrès du pays. Ce système aboutit à créer une situation qui entrava le progrès pendant nombre d'années. Le pays comme on le sait, est divisé par les arpentages, en forme de damier ou d'échiquier, en milles carrés ou sections. Ces sections ont été numérotées consécutivement, et chaque section alternante dans la meilleure partie du pays a été réservée, soit pour les usages scolaires, soit à titre de concessions ou subventions aux compagnies de chemins de fer. La plus grande partie des sections à nombres pairs furent réservées pour les biens de famille. Et on réserva deux de ces sections à la compagnie de la baie d'Hudson. On le voit donc, les colons détenteurs de patrimoines, qui, en arrivant au pays, n'avaient pas assez de ressources pécuniaires pour acheter des terres des compagnies de chemins de fer et des sociétés de colonisation se sont vus forcés de s'établir à distance des autres colons, c'est-à-dire sur les sections alternantes. C'est ce qui explique le disséminement des établissements.

Je parle en connaissance de cause à cet égard, habitant ce pays depuis vingt-trois ans. A cette époque, nos populations disséminées sur cette vaste étendue de pays durent créer ces institutions religieuses et sociales dont est doté tout pays civilisé. Le disséminement des colons apportait, à cette époque, de sérieuses entraves au progrès du pays entier. Bien plus, pour l'établissement de nos chemins, la construction de nos ponts et autres travaux, force était virtuellement aux colons de se taxer au double par suite du fait que les sections de nombres impairs étaient la propriété des compagnies de chemins de fer et exemptes de taxes. En outre, relativement aux écoles, un de nos plus sérieux griefs c'est que sur une étendue de cinq ou six milles carrés, il ne nous était guère possible de trouver plus de la moitié du terrain imposable pour les besoins de l'instruction publique : c'était là un fort grave inconvénient pour les habitants de ce pays. Il importe donc de s'éclairer à la lumière du passé ; il ne faut plus désormais tolérer, même un jour de plus qu'il n'est nécessaire, la réserve de ces sections à nombres impairs que nous ne sommes pas tenus de réserver. A mon avis, l'heure est venue de prendre les mesures voulues pour rendre à la colonisation les sections à nombres impairs qui jusqu'ici ont été tenues en réserve et soustraites à la colonisation.

Les homesteads se font de plus en plus rares ; pour se les procurer, il faut s'éloigner de la voie ferrée, et même à cette distance il est difficile d'obtenir de bonnes terres. Le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), en développant cette partie de la question, n'a pas semblé fort documenté. Il affirme, qu'au cours des années écoulées, il s'est établi à titre de patrimoines ou biens de familles une étendue de 5,000,000 d'acres. Au fur et à mesure que le pays se colonisera, le nombre des colons qu'il faudra annuellement doter de homesteads suivra une progression arithmétique ; et d'année en année, le flot des colons désireux d'obtenir des patrimoines continuera à se déverser dans ce pays, jusqu'à épuisement total de ces biens de famille. D'après un calcul qui me semble assez exact, je constate qu'il reste encore dans les parties établies du Nord-Ouest 12,000,000 d'acres de terre de la meilleure qualité à la disposition des colons qui veulent acquérir des patrimoines. Hier soir, au cours des observations fort intéressantes qu'il a formulées ici, le député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) a affirmé qu'il ne reste environ que 12,000,000 d'acres de terre de qualité supérieure, disponibles à titre de biens de famille, et que dans deux années d'ici, cette réserve sera virtuellement épuisée. Alors ceux qui désirent obtenir des terres à titre gratuit ou qui n'auront que peu de ressources pécuniaires à leur disposition, à leur arrivée au pays, seront obligés de se contenter de terres de qualité inférieure. A mon avis, il n'y a qu'une minime partie de ce pays de l'Ouest qui soit impropre à la colonisation ; en dernière analyse on constatera que presque tout ce territoire est propre à la colonisation ; pourvu, toutefois, qu'il existe des communications par voie ferrée, à proximité des colons. On ne saurait demander aux nouveaux colons d'aller s'établir à vingt ou trente milles de la voie ferrée et de se contenter, en outre, de terres de qualité inférieur. Suivre pareil système, ce serait enrayer le progrès du pays. L'établissement des terres de qualité inférieure situées dans les districts éloignés des chemins de fer

devra s'effectuer plus tard. Pour le moment, nous tenons à mettre à la portée de tous les colons en quête de patrimoine le groupement des colons, afin qu'ils soient mieux en mesure d'établir leurs institutions ; or, dans ce but, à mon avis, il est d'urgence d'ouvrir à la colonisation le plus tôt posible, les sections de nombres impairs. Comme on l'a fait observer, les grandes sociétés de colonisation au pays ne cessent de relever le prix de leurs terres. Nous avons vu la hausse extraordinaire des prix demandés pour ces terres. Or, qu'arrivera-t-il, lorsque tous ces patrimoines seront établis et que les colons devront s'adresser, pour obtenir des terres, aux grandes sociétés de colonisation? La conséquence, c'est que l'immigration sera paralysée, ou au moins celle des colons qui ne sont pas en mesure de payer un prix énorme pour leurs terres ; tandis que si le Gouvernement adopte les mesures voulues pour mettre ces terres à la disposition des colons, à des prix modérés et à des conditions abordables, il sera ainsi en mesure de concurrencer les puissantes sociétés de colonisation et d'empêcher la hausse illégitime des prix qui est de nature à paralyser notre immigration, dans un avenir rapproché.

J'ai une courte observation à formuler au sujet d'une question soulevée à l'égard de la délivrance des titres des terres, de façon à les rendre sujettes à la taxation. C'est au mois d'août 1903, que le ministre de l'Intérieur d'alors déclara qu'à brève échéance, dans un intervalle de quelques semaines à peu près, il serait effectué des arrangements pour le règlement définitif de ces réclamations. Il proposa alors de soumettre à bref délai, une mesure statuant sur l'aliénation des terres, de façon à favoriser l'établissement du colon sincère. Ces paroles datent déjà de loin et nous attendons toujours la réalisation de ces promesses. Même aujourd'hui, on constate que plusieurs de ces compagnies n'ont pas encore fait choix de leurs terres et plusieurs d'entre elles ne se sont pas encore fait délivrer les lettres-patentes de ces terres. Au dire du député d'Assiniboïa, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a été forcée de s'exécuter à cet égard. Parfaitement, et nous sommes bien aises d'apprendre que la compagnie a dû faire le choix de ses terres.

Il paraît que, pour un nombre considérable de ces terres, il n'a pas été délivré de lettres-patentes. Le Gouvernement ferait acte de sagesse en augmentant le personnel du bureau, afin de faire délivrer les titres de ces terres, à aussi bref délai que possible, à tous ceux qui ont gagné leurs lettres-patentes. A mon avis, c'est une économie mal entendue que de laisser traîner ainsi indéfiniment la délivrance des titres de ces terres. Chaque jour de retard apporté à la délivrance ou émission d'un titre de terre correspond à un ajournement dans la perception des taxes, pour ces parties du pays.

Au sujet de la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, l'honorable député ne nous a pas dit qu'on pressait cette compagnie de se faire délivrer sans retard les titres de ses terres. Le député de Marquette (M. J. Roche) a fait observer que, d'après la réponse apportée par le ministre de l'Intérieur, le chiffre des lettres-patentes délivrées à cette compagnie pour les terres, des sections à nombres impairs, est apparemment inférieur aujourd'hui à ce qu'il était, il y a douze ou quatorze mois, et la compagnie piétine toujours sur place à cet égard. L'année dernière, elle a gagné près de 158,000 acres de terre de homesteads, et cette année, elle a gagné à peu près le même nombre d'acres. Le ministre n'a pas apporté de réponse à ces observations du député de Marquette. Le Gouvernement ne tente aucun effort pour l'inspection de ces terres, afin de constater si la compagnie les a gagnées. Sans doute, il n'est guère probable que la compagnie s'adressant au Gouvernement lui tienne ce langage : Nous avons gagné une autre section de terres dont nous voulons vous payer le prix. La compagnie préférerait immobiliser ses terres, afin d'ajourner le paiement des taxes ; il va sans dire que c'est là l'attitude que prendra la compagnie. La dernière inspection que le ministère de l'Intérieur a effectuée date de janvier de l'année dernière, c'est-à-dire qu'elle remonte à quinze mois. Il me semble qu'on devrait obliger cette compagnie à se faire délivrer des titres pour les terres qu'elle a gagnées et auxquelles elle a droit immédiatement. Il convient qu'elle participe, dans une juste mesure, aux impôts nécessaires pour le développement de ce pays. Voilà près de trois ans que nous attendons la réalisation de la promesse faite par le ministre de l'Intérieur, lorsqu'il déclara que le Gouvernement se proposait de saisir le Parlement d'un projet de loi, tendant à rendre à la colonisation les sections de nombres impairs. Il est grandement temps que le Gouvernement prenne des mesures en vue du choix définitif de ces terres et de la délivrance immédiate des titres de ces terres, afin qu'elles puissent être mises à la disposition des colons sincères sous des clauses et conditions légitimes. La Chambre, j'espère, se ralliera à la motion proposée par le député de Marquette (M. Roche). Le député d'Assiniboïa-est affirme qu'il préfère abandonner au Gouvernement le soin de régler cette question. J'infère de ses paroles qu'il a l'intention de repousser la motion. Je le demande, est-il une seule partie de cette motion à laquelle le député d'Assiniboïa-est ne souscrive et ne donne son assentiment ? En pareille circonstance, qu'il nous désigne donc catégoriquement la partie de la motion qu'il désapprouve, au lieu de se contenter de déclarer qu'il s'en repose sur le Gouvernement du soin de réa-

liser la réforme que cette motion lui demande d'accomplir.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La Chambre, de concert avec le pays, et surtout les contrées de l'Ouest voient sans doute d'un bon œil la motion déposée aujourd'hui devant la Chambre, eu égard à son origine, ainsi que les harangues prononcées à l'appui de cette motion. Depuis nombre d'années, et en réalité, depuis que le Parlement a été chargé de la responsabilité d'administrer les affaires du Nord-Ouest, il y a eu divergence d'opinions entre les députés des deux côtés de la Chambre touchant le mode d'administration des terres domaniales. Il nous est agréable de penser, et c'est pour moi un véritable bonheur de constater qu'enfin, après vingt-cinq ans de divergence d'opinion, l'accord s'est fait dans les esprits, et les députés des deux côtés de la Chambre souscrivent à la politique qui se résume en ces mots : les terres domaniales aux colons ! Le député de Marquette (M. Roche) affirme que c'est là une importante question. En effet, c'est une question de la plus haute importance pour les populations du Nord-Ouest et du Canada tout entier. Il est profondément regrettable que cet accord des esprits ne se soit pas effectué depuis longtemps. La résolution, dans sa teneur, exprime avec assez de précision et d'exactitude le système suivi dans le passé, et encore actuellement par le Gouvernement ; et dans la mesure de mes renseignements, c'est le système qu'il entend appliquer à l'avenir dans l'administration des terres domaniales de l'Ouest. Mais me dira-t-on : quelle preuve existe-t-il de cette profonde divergence d'opinions qui se serait perpétuée entre les députés des deux côtés de la Chambre sur cette question ? Dans le compte rendu des débats de 1880, je constate que le 5 ou 6 avril, M. Charlton, appuyé par M. Schreiber, proposa la résolution dont voici la teneur :

Que, de l'avis de cette Chambre, le système qu'il convient de suivre relativement à l'aliénation des terres domaniales au Canada, devrait, dans la mesure où la chose est praticable, consister dans la vente de ces terres aux colons seuls qui ont l'intention de les occuper, sous des conditions légitimes d'établissement, en parcelles ou quantités limitées à l'étendue que peut convenablement cultiver ou occuper un colon ; et que la vente des terres publiques aux spéculateurs, avec dérogation aux conditions d'établissement, est impolitique et de nature à influer d'une façon défavorable sur la colonisation du pays, en ce que, pendant nombre d'années, on soustrait à la colonisation de grandes quantités de terres, et que le colon, en définitive, obligé de s'établir sur ces terres, doit payer un prix d'achat beaucoup plus élevé que celui versé dans le trésor public.

Voilà en substance le système suivi et les principes professés par le parti libéral, il y a vingt-six ans. Voici maintenant l'attitude de ses adversaires, l'attitude de ceux dont les députés de la gauche ont recueilli la succession et dont ils perpétuent les doctrines.

M. LAKE.

M. Domville, appuyé par M. Wallace, de Norfolk proposait que.

Cette Chambre aborde maintenant l'étude des questions inscrites au feuilleton.

Mais M. White de Cardwell devenu plus tard ministre de l'Intérieur, sous l'ancien régime, appuyé par M. Colby, disparu aujourd'hui de cette Chambre où il siégeait il y a quelques années, proposait à tire de sous-amendement que

Le système suivi par le gouvernement relativement à la vente des terres domaniales au Manitoba et au Nord-Ouest est bien propre à donner un nouvel essor au rapide établissement de ces contrées et à faciliter à l'Etat la tâche de prélever les deniers voulus pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, sans qu'il faille grever le peuple de nouveaux fardeaux et que ce système mérite l'appui et l'approbation de cette Chambre.

Et cette motion consacrant le principe portant que la terre appartient aux spéculateurs l'emporta à une majorité de 120 voix contre 40.

M. FOSTER : Cette motion érigeait plutôt en principe que les terres doivent être accordées aux compagnies de chemins de fer.

M. OLIVER : Comme le savent tous ceux qui ont habité le Nord-Ouest au cours de toute cette période, l'adoption de cette motion a été un véritable désastre, au point de vue du bien-être de nos pays de l'Ouest et au point de vue du progrès du Canada. Si nos vastes territoires de l'Ouest, fondement de la grandeur et de la prospérité du Canada, sont demeurés stationnaires et ont constitué une charge et un fardeau, aux yeux du pays, cela tient au système énoncé dans cette motion et à son application par le gouvernement du jour.

Je le répète, il est bien heureux que l'accord se soit rétabli dans les esprits, au sujet de cette question administrative. Je ferai observer à la Chambre que la conversion des députés de la gauche a été fort soudaine. On pourrait presque affirmer que cette conversion a été le fruit de l'inspiration du moment ; car il y a deux ou trois mois à peine qu'appel a été interjeté au tribunal de l'opinion publique, ou peut-être serait-il plus exact de dire qu'on a fait appel aux préjugés, au cours des élections qui ont eu lieu au Nord-Ouest. Le parti libéral et le parti conservateur se trouvaient en présence, au cours de cette campagne. Dans une des provinces, il est vrai, le parti conservateur a voulu prendre un masque, ayant à juste titre, honte de son nom et de son passé. Les conservateurs n'osèrent pas se présenter devant les électeurs sous leur nom véritable avec lequel s'identifie leur carrière passée ; mais bien que le nom fût modifié, c'était bien les mêmes hommes qu'autrefois. Le mot d'ordre, le cri de guerre du parti conservateur, si je puis me servir de ce vocable ici lancé dans ces deux provinces, il y a trois mois, est celui-là même qui retentit dans

cette enceinte parlementaire en 1880 : " La terre aux spéculateurs ! " Le leader du parti qui devint le parti d'opposition dans la province d'Alberta et le chef du parti qui forma également l'opposition dans la province de la Saskatchewan, déclarèrent à la tribune politique, que leur système se résumait dans la vente des terres de l'Ouest au plus offrant et dernier enchérisseur, et cela dans le but d'obtenir les deniers voulus pour faire face aux dépenses du pays.

M. LAKE : Puis-je poser une question au ministre ?

M. OLIVER : Dans les brochures qu'ils ont publiées, ces messieurs s'élèvent contre la vente de millions d'acres de terres domaniales, et déclarent que le Gouvernement, en concédant ces terres à titre gratuit, suit un système de brigandage et de vol, au détriment de ces provinces. Ce document porte en titre " pillage des terres publiques ".

M. LAKE : Puis-je poser une question au ministre ? Affirmez-vous que ce soit là le programme adopté par M. Haultain ?

M. OLIVER : Je l'affirme positivement.

M. LAKE : Avez-vous jamais entendu M. Haultain énoncer lui-même cette proposition?

M. OLIVER : Non, je ne l'ai jamais entendu énoncer pareille proposition.

M. LAKE : Pouvez-vous produire des documents prouvant que c'est là le système énoncé par M. Haultain ?

M. OLIVER : Assurément, je le puis.

Des VOIX : Prouvez-le.

M. BENNETT : Donnez vos preuves.

M. OLIVER : Je vais m'exécuter, si les honorables députés de la gauche le désirent et m'en donnent le temps. Je n'ai pas pour habitude de porter tous ces documents dans mon gousset ; seulement, je ferai remarquer à l'honorable député que je suis tout aussi bien documenté que lui et que ma mémoire est aussi fidèle que la sienne.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, vous affirmez que vous n'avez pas entendu ces paroles tomber des lèvres de M. Haultain.

M. OLIVER : Non, je n'ai pas entendu M Haultain formuler cette déclaration.

M. R. L. BORDEN : Avez-vous lu ces affirmations quelque part ?

M. OLIVER : Je les ai lues dans une brochure, qui les porte au crédit de M. Haultain.

M. FOSTER : Elles sont attribuées à M. Haultain, dites-vous ?

M. OLIVER : Certainement, j'ai vu les documents sur lesquels M. Haultain s'est appuyé, dans l'espoir d'obtenir un verdict populaire favorable à sa cause. Libre à M. Haultain et à ses amis de répudier ces déclarations, à leur gré ; et le cas échéant, ils resteraient fidèles au système adopté, lorsqu'ils ont fait appel aux électeurs de cette province.

M. R. L. BORDEN : Dans cette brochure, est-il question des sections de nombres pairs ou des sections de nombres impairs ?

M. OLIVER : Il est question des terres domaniales.

M. R. L. BORDEN : Mais de quelles terres s'agit-il ?

M. OLIVER : Il est question des terres, sans distinction que je sache, entre les sections de nombre pairs et celles de nombres impairs. Il revendique les terres domaniales au bénéfice du gouvernement provincial, afin que celui-ci puisse les aliéner et se créer ainsi des recettes pour l'administration des affaires provinciales.

M. LAKE : Si je ne me trompe, cela veut dire qu'il revendique toutes les terres domaniales, dans le but de les aliéner sans distinction de sections de nombres impairs ou de sections de nombres pairs.

M. OLIVER : De concert avec mon ami (M. Lake) je pourrai louer un local, un de ces jours, pour débattre cette question, puisqu'il nous est impossible de nous entendre ici ; mais il faut bien se garder de faire perdre à la Chambre un temps précieux.

M. LAKE : Est-ce là la pensée du ministre ?

Des VOIX : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : Puis-je poser encore une question au ministre ?

M. OLIVER : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Le ministre affirme-t-il, en réalité, que M. Haultain ait déclaré qu'il se proposait de vendre les terres actuellement réservées à titre de homesteads ?

M. OLIVER : Sans doute, il n'entre pas dans ces détails, mais dans sa brochure il est question d'un projet de vente de 6,000,000 d'acres de terres domaniales, et il établit une statistique élaborée sur ce projet de vente, pour montrer toute l'étendue du pillage dont les provinces sont victimes de la part du gouvernement fédéral.

M. R. L. BORDEN : Le ministre sait que son prédéceseur a proposé de vendre 50,000,000 d'acres de terres.

M. OLIVER : C'est possible.

M. R. L. BORDEN : L'ex-ministre de l'Intérieur a-t-il fait pareille affirmation ?

M. OLIVER : La chose est possible ; il ne s'agit pas de cela pour le moment.

M. R. L. BORDEN : Vous n'êtes pas sérieux.

M. OLIVER : L'ex-ministre de l'Intérieur a toujours été de taille à défendre ses propres actes dans cette Chambre.

M. FOSTER : En outre, il a su prendre la part de bien des gens.

M. OLIVER : La conversion des honorables députés de la gauche est de fraîche date ; espérons qu'elle est sincère. Ils auraient, toutefois, donné une meilleure preuve de leur sincérité, en souscrivant au système du Gouvernement, plutôt qu'en s'efforçant, au moyen d'une motion, de jeter le blâme sur le Gouvernement et d'amener sa déchéance. Une motion concluant à la déchéance du Gouvernement ne saurait être, à nos yeux, une véritable preuve de leur conversion et de leur adhésion au principe qu'ils ont énoncé dans cette motion.

M. R. L. BORDEN : Pourtant, nous sommes tous d'accord.

M. OLIVER : En temps utile, j'espère, les honorables députés de la gauche prêteront leur appui au Gouvernement, quand il mettra devant le Parlement le système dont il entend poursuivre l'application, dans l'administration des terres domaniales, au bénéfice de la colonisation. Le système en vogue par le passé et encore aujourd'hui, est aussi celui de l'avenir.

M. R. L. BORDEN : Le ministre pourrait-il nous dire si ce projet de loi sera présenté au cours de cette session ?

M. OLIVER : Je ne saurais apporter de réponse au chef de l'opposition sur ce point?

M. R. L. BORDEN : Ce serait aller un peu vite en besogne.

M. OLIVER : J'ajouterai que le Gouvernement s'appuie sur la confiance de ses partisans ; et tant que nous jouirons de la confiance et de l'appui de nos amis, les députés ministériels, nous serons en mesure de faire adopter toutes les lois répondant aux besoins du pays.

M. R. L. BORDEN : Cela s'entend de l'avenir.

M. OLIVER : Puisque les honorables députés de la gauche ont voulu soulever cette question, et que, tout en approuvant l'attitude du Gouvernement ils se sont permis de le critiquer injustement, il est convenable et utile de mettre bien en relief ici les avantages qui ont découlé pour le pays de cette attitude du Gouvernement et de faire ressortir le contraste frappant qui existe entre le système de l'ancien gouvernement conservateur et celui du gouvernement actuel.

Nous trouvons que cette question des subventions en terres aux chemins de fer, qui passionne les honorables députés de la gauche, découle entièrement de la politique que ceux-ci ont énoncée dans la résolution de 1880, que je viens de lire. Ces messieurs ou ceux qui les ont précédés au pouvoir, jugèrent à propos de soustraire à la vente et à la colonisation dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, pour les donner en subventions aux chemins de fer, non moins de 25,000,000 d'acres de terre. Cette concession fut soumise à des conditions telles que vingt ans après, le Gouvernement est encore incapable, malgré ses efforts persistants et sa détermination, d'arriver à une solution définitive au sujet de ces subventions. En veut-on un exemple ? Prenons l'exemption d'impôts faite au Pacifique-Canadien. Les honorables députés de la gauche prétendent que c'est un grand désavantage pour le pays de permettre aux compagnies de chemins de fer de détenir leurs terres, sans les désigner ni en prendre les titres, car dans l'intervalle ces terres sont exemptées. Je rappellerai que le Pacifique-Canadien a obtenu une subvention de 25,000,000 d'acres de terre, doublée d'une exemption de vingt ans ne produira son effet qu'à partir de la date de l'émission des titres. Pendant les quinze années du régime conservateur qui suivirent l'octroi de sa charte, le Pacifique-Canadien se fit délivrer des titres pour un seul acre de terre sur 25,000,000—c'est du moins ce que j'ai appris de source certaine. De sorte que le gouvernement d'alors, de propos délibéré et contrairement à l'intention du parlement, prolongea l'exemption de vingt ans à trente-cinq ans.

Fort heureusement, sous l'administration de l'ancien ministre de l'Intérieur dans le gouvernement Laurier, cette compagnie fut forcée de faire choix de ses terres, et je constate que l'honorable député de Marquette se plaint maintenant de ce que nous ne lui avons pas donné assez de délai pour accomplir cette formalité. Tout de même, elle fut forcée de s'exécuter et nous savons à présent que son exemption devra cesser un jour. Si les honorables députés de la gauche fussent restés au pouvoir, nous avons tout lieu de croire que l'exemption n'aurait pas même cessé dans vingt ans, mais aurait duré à perpétuité. Une des conditions relatives aux subventions en terres aux chemins de fer doit être connue, si l'on veut expliquer comment il se fait que toutes les terres n'ont pas encore été désignées. En chiffres ronds, 50,000,000 d'acres de terre ont été réservés pour les chemins de fer. Ces derniers n'ont gagné, jusqu'ici, qu'une partie de cette réserve, et de cette partie, 1,750,000 acres n'ont pas encore été désignés, ce qui soulève l'indignation des honorables députés de la gauche. Je me permettrai d'expliquer le retard apporté à cette désignation de terrains. Il y a les subventions au chemin de fer de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan, au chemin de fer de la baie d'Hudson, aujourd'hui le " Canadian Northern ", au chemin de fer du Sud-Est du Manitoba. Les conditions des subventions à ces deux premiers chemins de fer étaient que les compagnies avaient le droit de choisir les deux-tiers de leurs terres dès l'achève-

ment de leur chemin, tandis que l'autre tiers devait être gardé comme terres d'indemnité, c'est-à-dire qu'elles étaient une garantie du remboursement par les compagnies au gouvernement de certaines sommes d'argent à elles avancées aux termes du contrat. Le Gouvernement ne peut pas, avant l'expiration des vingt ans que dure le contrat des subventions, forcer ces compagnies à choisir leurs terres d'indemnité, car elles pourront ne jamais les réclamer. Ce n'est pas nous qui avons fait naître cet état de choses, ce sont les honorables députés de la gauche, et ils ont mauvaise grâce, aujourd'hui, de proposer à la Chambre une résolution de blâme au gouvernement, pour ne pas faire ce que leur incurie ou celle de leurs amis rend absolument impossible. Des terres comprises dans ces deux subventions partielles, les terres d'indemnité couvrent environ 1,000,000 d'acres. La subvention au chemin de fer du Sud-Est du Manitoba comprend environ 600,000 acres. La compagnie a le droit de choisir ces terres dans un endroit déterminé de la région, mais il existe un différend entre elle et le gouvernement provincial, à cause d'un arrangement intervenu, je crois, entre ce dernier et le gouvernement fédéral. Dans ce cas-ci également, il a été impossible, à cause de l'incurie des honorables députés de la gauche ou de leurs amis, lorsqu'ils étaient au pouvoir, de forcer la compagnie à choisir ses terres, pour la bonne raison qu'elles n'y sont pas. Ainsi il y a 1,750,000 acres de terre qui n'ont pas encore été désignés, et l'on sait pourquoi. A part cela, de toutes les terres qui ont été concédées comme subventions ou que les chemins de fer ont gagnées pour avoir rempli les conditions requises, toutes, moins quelques acres, ont été désignées, et le personnel du ministère de l'Intérieur préposé à ce service travaille avec activité à en préparer les titres. Voici un état de services contre lequel nos collègues de la gauche ont peu raison de demander un vote de blâme, s'ils sont sincères en proposant que le régime des subventions en terres soit aboli.

Il y a encore la subvention en terres au chemin de fer de la baie d'Hudson. Cette subvention a été appuyée par les honorables députés de la gauche. La compagnie n'en a gagné qu'une partie, mais je crois savoir qu'elle est prête à se conformer à toutes les conditions nécessaires pour gagner l'autre partie. Ce sera au Gouvernement, peut-être au Parlement, de dire de quelle façon cette question devra être réglée. Jusqu'ici, la compagnie a fait choix de la presque totalité des terres auxquelles elle a droit, excepté les terres d'indemnité dont j'ai parlé. Le reste de la subvention qui lui a été accordée il y a plusieurs années n'étant pas prescrite, le Gouvernement ne peut rien décider au sujet de ces terres. C'est-à-dire que le Gouvernement doit se rappeler, en concédant des terres, qu'il a garanti une vaste étendue de territoire à la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson. Nous pouvons sans crainte faire la comparaison entre notre politique et celle des honorables députés de la gauche ou leurs amis, qui ont inauguré ce système de subventions, et qui ont fait surgir l'état de choses dont le pays souffre aujourd'hui, en négligeant, pendant quinze années de leur administration, d'exiger de la première compagnie, la désignation d'un seul acre de terre.

Nous avons, nous, obtenu la désignation et délivré les titres de toutes les terres des compagnies, autant que nous avons pu convenablement le faire. Nous ne pourrons pas désigner les sections impaires dans l'Ouest tant que la question de ces subventions en terres n'aura pas été réglée. Dès qu'elle le sera, il n'y aura pas de difficulté à procéder à cette formalité, et je puis déclarer, au nom du Gouvernement, que l'administration actuelle agira comme elle a toujours agi depuis qu'elle est au pouvoir, dans l'intérêt de la colonisation et du colon. Il y a autre chose à considérer que les 50,000,000 d'acres de terres en sections impaires qui ont été concédées aux chemins de fer. La politique du gouvernement conservateur était que toutes les sections impaires, dans toute l'étendue du Nord-Ouest, fussent réservées pour le bénéfice des chemins de fer existants ou à établir. Il ne s'agissait pas seulement de 50,000,000 d'acres, mais chaque acre était réservé et à cause des conditions posées par nos adversaires ; le Gouvernement actuel n'a pas été capable de livrer à la colonisation cette immense réserve de sections impaires destinées aux chemins de fer. Le Gouvernement a toujours été fidèle à sa politique et au principe qui assure la possession de la terre au colon et il entend poursuivre la même politique à l'avenir.

M. H. B. AMES (division Saint-Antoine, Montréal) : L'honorable ministre s'est efforcé, dans une large mesure, à établir que l'ancienne politique agraire du parti conservateur n'était pas dans l'intérêt du pays. L'honorable ministre connait comme qui que ce soit l'histoire de la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Il doit savoir que la première offre qui fut faite aux promoteurs du Pacifique-Canadien fut rejetée et que ce n'est qu'à force de promesses qu'ils furent engagés à accepter la deuxième offre. Il n'y a pas l'ombre d'un doute, d'après l'expérience que nous en avons eue, que ce chemin de fer n'aurait jamais été construit à des conditions moins onéreuses que celles auxquelles le gouvernement conservateur du jour dût consentir. Le pays a déclaré plusieurs fois depuis que cette politique était très acceptable. L'honorable ministre n'a certainement pas réussi à prouver qu'il était impossible d'ordonner la désignation de ces 1,750,000 d'acres dont il a parlé. Ainsi, nous restons convaincus et nous maintenons que

le Gouvernement n'a pas fait toute la diligence voulue dans la désignation de ces derres. J'ai eu le plaisir, l'année dernière, de parcourir en voiture, plusieurs centaines de milles à travers les prairies. Ce qui m'a surpris le plus, c'est que j'ai pu traverser ainsi plusieurs milles sans rencontrer d'habitations, tout en ne voyant pas de homestead vacant, ni même, très souvent, sans voir un seul acre de terre à vendre. On m'a donné deux explications. La première c'est que les sections paires avaient été réservées et étaient offertes à la colonisation sous forme de homesteads; la deuxième, c'est que les sections impaires étaient réservées pour les subventions. Ces immenses étendues sont encore détenues, et le moins que le Gouvernement puisse faire, c'est de réduire la superficie de ces vastes territoires que sa politique garde en réserve. Tout le monde sait comment on procède à ce sujet. Le Gouvernement fait adopter une loi de subventionnement, en vertu de laquelle un chemin de fer a droit à certaine concession de terre et quand il a rempli les conditions voulues il peut en faire le choix dans certaines régions qui sont désignées et à des conditions qui sont stipulées dans un décret en conseil.

Le Gouvernement occupe le pouvoir depuis dix ans et a le monopole des décrets. Ainsi, nous sommes d'opinion que s'il y a réellement des abus à corriger, des abus comme ceux dont se plaignent les honorables députés de la droite, que s'il existe réellement un état de choses qui nécessite l'intervention du Gouvernement, alors ce dernier a le pouvoir et le devoir d'intervenir et de faire cesser cet état de choses. Je prétends que, parce qu'il y aurait aujourd'hui 1,750,000 acres de terres seulement à désigner, ce n'est pas une raison pour soustraire à la colonisation une étendue de plus de 13,000,000 d'acres de terre.

Personne ne doute qu'il y ait conflit à ce sujet entre les intérêts du public et ceux des compagnies de terres. Celui-là a tout à gagner à ce que le domaine public soit livré immédiatement à la colonisation, tandis que les compagnies ont des intérêts contraires. Il est facile de voir pourquoi une compagnie préfère ne pas faire choix de ces terres, ou pourquoi la désignation doit être retardée autant que possible, car dans l'intervalle il y a exemption municipale et de plus, la compagnie peut, en attendant, laisser construire des chemins de fer, qui donnent de la valeur à ses propriétés, et faire choix de lots contigus à des lots de ville de grande valeur. Ainsi, chaque jour de retard, chaque jour volé de la sorte au Gouvernement, apporte une certaine plus-value à ses terres. Il n'y a qu'à consulter les statistiques, pour se rendre compte des mutations remarquables survenues dans les prix des terres. Par exemple, les ventes opérées par le Pacifique-Canadien. En 1900 le prix de vente moyen de ses terres était de $3.04 l'acre. En 1903, le prix était de $3.67 l'acre; en 1904, il était de $4.10 par acre et en 1905, il avait atteint une moyenne de $5.32 par acre. Dès le mois de janvier 1906, le prix était de $5.63 de l'acre. La valeur des terres dans l'Ouest augmente rapidement, de sorte que chaque mois, j'oserais dire chaque jour de retard, que ces compagnies peuvent obtenir leur vaut beaucoup d'argent.

Nous avons présenté cette résolution parce que nous croyons que la politique que nous recommandons est toute dans l'intérêt de l'acheteur, quoiqu'elle ne soit pas dans l'intérêt du spéculateur. L'honorable ministre (M. Oliver) nous a dit combien de terres n'ont pas encore été désignées. En réponse à une lettre que j'ai écrite au ministère, dans le mois de novembre dernier, j'ai appris qu'il y avait encore 2,500,000 acres de terres à désigner et que le Canadian Northern, le Sud-Est du Manitoba et le Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, n'avaient pas encore complété leur choix. On nous a dit depuis que ce dernier a terminé son choix, mais que les terres que le Gouvernement garde en garantie de certains déboursés n'ont pas encore été choisies. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ne pourrait pas, s'il est réellement désireux de posséder une garantie, se réserver une étendue de terre bien plus restreinte que celle dont il est aujourd'hui question; je suis sûr qu'il pourrait trouver, dans cette réserve, assez de terres à vendre pour se rembourser des avances qu'il a faites.

Je crois savoir qu'une superficie de 4,500,000 acres de terre a été réservée pour le choix du chemin de fer de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan, et qu'une autre superficie de 8,500,000 acres a également été réservée au choix du chemin de fer du Canadian Northern. De sorte qu'il y a une superficie totale de 13,000,000 d'acres de terre en disponibilité pour ces chemins de fer qui ont un reste de subventions à choisir.

Dans le fait, une forte partie de ces subventions en terres sont passées des mains des compagnies de chemins de fer auxquelles elles avaient été d'abord concédées aux mains de cette compagnie aux multiples appellations qui était autrefois la compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan et qui s'appelle aujourd'hui la compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan et de l'Alberta. Cette compagnie a le droit de faire son choix et ses agents traversent aujourd'hui le Nord-Ouest, choisissant les meilleurs lots possibles, partout où ils peuvent les trouver. On dirait qu'on a beaucoup de sympathies pour cette compagnie. J'ai par devers moi une de ses cartes, en date du mois d'octobre dernier, sur lequel elle dit aux compagnies sous-concessionnaires qui désirent acheter de ses terres, qu'elles peuvent choisir en dedans des bornes indiquées par des traits rouges. Or les terres ainsi désignées s'étendent du lac Winnipeg au 4e méridien, soient 500 milles de longueur sur 150 milles de profondeur,

ou au bas mot 13,000,000 à 14,000,000 d'acres en sections impaires. A ce sujet, la compagnie dit :

La réserve affectée par le gouvernement à notre choix est circonscrite par un trait rouge et marquée " territoire de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba, à responsabilité limitée.

D'après ses cartes et son prospectus, la compagnie a le droit de choisir des terres dans toute cette immense étendue. Les conditions qui régissent ce choix sont assez difficiles à comprendre, pour quiconque n'est pas familier avec ce genre d'affaires. Par exemple, il est dit, dans le livret intitulé : " L'Ouest canadien, la Huche de l'Univers," publié par cette compagnie :

Notre droit de désignation des terres diffère de la subvention ordinaire aux chemins de fer en ce que nous ne sommes pas tenus de choisir un nombre déterminé de sections dans un township quelconque.

Pourquoi cette différence avec la subvention ordinaire aux chemins de fer ? Si la compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan et du Manitoba a obtenu une subvention de chemin de fer qui est supposée être semblable aux autres subventions de chemins de fer, comment se fait-il que le simple fait d'avoir été concédée à la compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan et du Manitoba la rend différente des autres? Il est dit :

Notre droit de désignation des terres diffère de la subvention ordinaire aux chemins de fer en ce que nous ne sommes pas tenus de choisir un nombre déterminé de sections dans un township quelconque.

Incontestablement, cette compagnie a une plus grande étendue que d'habitude à sa disposition, et incontestablement elle peut, comme l'abeille, butiner de fleur en fleur pour faire son choix. Le prospectus dit encore :

Nous avons le droit de choisir, dans chaque township, dans cet immense territoire, comme nous l'avons dit précédemment, toutes les sections impaires, excepté deux sections pour les écoles, et à moins que nous les ayons déjà vendues, toutes ces terres sont offertes en vente, au choix de l'acheteur.

" Au choix de l'acheteur ". C'est donc que cette compagnie spécule sur les terres. C'est dire que cette compagnie peut envoyer l'acheteur en perspective à travers ces vastes domaines et lui permettre de faire un choix de terres que jusqu'à l'automne dernier elle vendait de $6.50 à $8 de l'acre. On dirait que cette compagnie a une affaire merveilleuse en mains, une véritable poule aux œufs d'or. Quand l'acheteur a fait choix de ses terres, il paie à la compagnie $2 comptant par acre, puis la compagnie fait rapport au département qu'elle a fait choix de tel ou tel lot de 160 acres ou plus. Si jamais une compagnie a pu conclure un arrangement, aux termes duquel elle peut s'enrichir sans risquer de capitaux et sans assumer aucune responsabilité, en voici un. Ainsi opère cette compagnie. La terre est achetée par le colon, qui paie le premier versement, puis la compagnie s'intitule propriétaire pendant quelques miniutes, et permet ensuite au colon d'en devenir l'acquéreur. Elle n'a pas de taxe à payer ; elle n'a pas besoin de crédit dans les banques, puisqu'elle n'est pas le propriétaire réel, n'ayant que le privilège de choisir. C'est ainsi que nous voyons cette compagnie vendre aujourd'hui des terres dans cette région à $8 et $10 l'acre—c'est du moins les prix qu'elle indique dans son prospectus.

Je crois que nous avons le droit d'accuser le Gouvernement de lenteur. L'honorable ministre (M. Oliver) dit que dans les débuts, le gouvernement conservateur n'a pas assez forcé le Pacifique Canadien à faire diligence dans le choix de ses terres. L'honorable ministre doit savoir que les terres n'étaient pas arpentées à cet époque et que des terres non arpentées ne peuvent être désignées. De plus l'honorable ministre doit savoir que les terres n'étaient pas encore en demande. Le prix des terres est resté au même niveau pendant dix ans. De nos jours, chaque année accuse une augmentation dans la valeur. De nos jours également on ne saurait donner pour prétexte que les terres ne sont pas arpentées, car il y en a 120,000,000 d'acres de jalonnés dont 30,000,000 en ces deux dernières années. Si ces arpentages avaient été faits dans des endroits convenables, il n'y aurait pas de raison de se plaindre aujourd'hui de lenteurs dans la désignation des terres.

En réponse à une question, l'honorable ministre a dit, l'autre jour, que son ministère faisait toute la diligence possible pour faire arpenter les terres, en assurer la désignation et en décerner les titres. Il est étrange que la même réponse, presque textuelle, a été faite dans le mois de juin 1903, par l'honorable directeur général des Postes, pour l'honorable ministre de l'Intérieur du temps. Naturellement, le ministère a bien raison de dire qu'il fait toute la diligence possible, mais le public est à la veille de demander qu'un terme fixe soit arrêté.

S'il reste des terres qui ne peuvent être désignées avant le 1er novembre 1906, il devrait en être fait une mention spéciale à ajouter à cet amendement, afin que toutes les autres terres puissent être livrées à la colonisation et que cette immense étendue réservée puisse être réduite. Si nous nous en " rapportons entièrement au Gouvernement," comme l'a recommandé l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) et que nous lui permettions d'agir avec ses lenteurs habituelles, nous nous trouverons peut-être dans le même embarras lorsque s'ouvrira la prochaine session.

J'envisagerai maintenant la question sous un aspect que le Gouvernement semble avoir perdu de vue. Je veux dire que nous touchons rapidement au terme où il n'y aura

plus de terres gratuites dans la région fertile des prairies du Nord-Ouest canadien. Je crois que le Gouvernement oublie en quelque façon qu'avant peu, tout au plus dans deux ou trois ans, il aura à faire face à un manque de homesteads gratuits à une distance raisonnable des chemins de fer dans la zone fertile des prairies. Que ferez-vous quand les terres gardées en réserve se vendront à $8 et $10 l'acre et qu'il n'y aura plus de terres gratuites en disponibilité ? Le temps est-il arrivé où le colon ne disposant que d'un capital restreint, mais ayant de l'expérience et de la volonté n'aura pas d'autre alternative que de payer la terre de $8 à $10 l'acre ou de s'enfoncer dans les terres du nord ou les régions quasi arides du sud et de l'ouest ?

Le Gouvernement doit réfléchir sérieusement et deviser d'un moyen pour résoudre la difficulté relative à ces réserves. Il doit y avoir une catégorie de tenanciers de homesteads, une classe de gens qui s'accommoderaient des sections impaires qu'abandonnent les chemins de fer. Le Gouvernement devrait étudier promptement et sérieusement cette grave question, afin de soumettre à la Chambre une loi qui la réglerait. Voici que l'on garde en réserve une immense étendue de 13,000,000 d'acres de terre, tout simplement parce qu'il y a 1,750,000 acres à choisir dans cette zone. Le Gouvernement ne peut-il pas prescrire un moyen pour livrer ces 11,000,000 d'acres de terre à la colonisation ? Certes, le Gouvernement doit s'apercevoir qu'il faut faire quelque chose.

Il y a un autre aspect de la question qui s'impose à l'attention du Gouvernement. Ce dernier est exposé chaque jour à la tentation tant que ces terres n'auront pas été désignées. Il me semble quelquefois que l'honorable ministre de l'Intérieur doit se trouver souvent dans la même position qu'autrefois l'honorable Alexander Mackenzie quand il se comparait à une sentinelle veillant nuit et jour, l'arme au poing, pour protéger le trésor public. On a formé bien des desseins de nos jours sur les terres fédérales. Beaucoup de gens savent qu'elles sont de grande valeur, et je suis sûr que l'honorable ministre de l'Intérieur pourrait nous raconter bien des propositions qui lui ont été faites pour obtenir des concessions de terres dans le nord-ouest du Canada. Ce sont, j'en suis sûr, des tentations dont l'honorable ministre voudrait bien être délivré. Mais tant que cette vaste étendue de 10,000,000 ou 12,000,000 d'acres sera réservée et n'aura pas été concédée, la tentation existera nécessairement. On est tenté de la concéder à une de ces prétendues sociétés de colonisation, qui peut n'être qu'une autre compagnie spéculatrice, comme la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba. On peut être tenté aussi d'échanger les terres avec une autre compagnie. Ce bill d'apparence si bénigne peut cacher des intentions



tout autres. Quand une de ces compagnies privilégiées a des terres qu'elle ne peut vendre, le Gouvernement peut être tenté de les lui reprendre et de les intituler " réserve forestière ", pour les lui remplacer par des meilleures dans une autre région. Tant que ces précieuses sections impaires n'auront pas été concédées, la tentation subsistera.

Un autre danger surgira quand on construira le chemin de fer de la baie d'Hudson. On sait que le gouvernement conservateur autorisa en 1887 la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson ; l'on sait qu'il offrit une subvention de 12,800 acres de terre par mille sur tout le parcours entre la ligne-mère du Pacifique-Canadien et la baie d'Hudson ; l'on sait que le Canadian-Northern, en remplissant les conditions voulues pour la construction de ce chemin entre Erwood et la baie peut à loisir gagner une concession de 6,400,000 acres de terre ; l'on sait aussi que cette compagnie n'a le droit de faire choix de ses terres que dans une étendue de 22,000,000 d'acres situées entre le 49e township et la baie. Il est déjà arrivé des choses plus étranges que cela encore. Si la compagnie contruit son chemin entre Erwood et la baie d'Hudson et qu'elle n'est pas satisfaite de ses terres, qui sait si elle ne voudra pas les échanger, et de nouveau on s'attaquera à cette vaste zone fertile des sections impaires inoccupées. Il me semble que l'honorable ministre de l'Intérieur doit penser comme moi que la meilleure chose que le Gouvernement puisse faire, c'est de s'empresser de livrer ces sections impaires le plus vite possible à la colonisation. La tentation disparaîtra dès que vous aurez placé de bons colons sur ces terres.

Un point sur lequel les honorables députés de la gauche insistent, c'est que quand le Gouvernement décidera d'étudier un point de loi qui doit régler la question des sections impaires, il nous soumettra un plan par lequel ces terres seront concédées directement au colon. Nous ne discutons pas maintenant la politique qu'adoptera le Gouvernement à ce sujet. C'est au Gouvernement à décider, le temps est arrivé d'agir et il doit à très courte échéance, s'il a l'intention d'améliorer la situation, prendre les moyens de disposer de la plus grande partie des dix ou onze millions d'acres de terre qui ne sont pas affectés aux chemins de fer, sans attendre que les compagnies aient rempli les conditions voulues pour mériter leurs subventions. Le Gouvernement devra, avant peu, déposer un projet de loi statuant ce qu'il sera fait des sections impaires et afin que ces sections soient concédées directement au colon. Telles sont les raisons, monsieur l'Orateur, qui ont motivé cette résolution, et telles sont les raisons qui nous font insister sur son adoption.

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

## Reprise de la Séance.

2e LECTURE

1. Du bill (n° 38) à l'effet de constituer en corporation la " Temple Mutual Life Association ".—(M. Bole.)

2. Du bill (n° 49) concernant la Banque Provinciale du Canada.—(M. Bergeron.)

3. Du bill (n° 50) relatif à la " Pacific Bank of Canada ".—M. Belcourt.)

4. Du bill (n° 51) concernant le brevet de Henry Luther Houk.—(M. Campbell.)

5. Du bill (n° 52) à l'effet de constituer en corporation la " United Empire Bank of Canada ".—(M. Belcourt.)

6. Du bill (n° 53) relatif à la compagnie du chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie.—(M. Galliher.)

7. Du bill (n° 54) à l'effet de constituer en corporation l'association dite " Pacific Marine Underwriters ".—(M. Macpherson.)

## REPRISE DU DEBAT SUR LES CONCESSIONS DE TERRES AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre reprend le débat sur la motion l'invitant à se former en comité des subsides, et sur la résolution offerte à titre d'amendement.

M. W. E. KNOWLES (Assiniboïa-ouest) : Monsieur l'Orateur, si j'ai bien compris, les observations offertes par les honorables députés de la gauche peuvent être classées en deux catégories, l'une qui constitue une dénonciation du marché conclu avec la compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan et du Manitoba, et l'autre, qui n'est que l'expression de leur propre remords, ou l'apologie des lois qui ont été promulguées pendant que leur parti était au pouvoir.

Je tiens à dire ce qu'on pense de cette compagnie dans l'Ouest. Une bonne partie de ces terres est située dans ma division électorale, et cependant j'ai entendu, cet après-midi, plus de reproches et de critiques contre les opérations de cette compagnie que je n'en ai jamais entendu dans le Nord-Ouest. Avant la vente de ces terrains, personne n'aurait voulu aller s'y établir; les Indiens eux-mêmes s'en éloignaient. Pendant des années et des années cette région a été parcourue en tout sens, elle était connue sous le nom de la grande plaine de sel et personne n'a jamais voulu s'y arrêter. J'ai souvent entendu les anciens conducteurs d'attelages dont le métier était de transporter les marchandises à travers cette plaine, parler avec enthousiasme de la prospérité que leur avait apporté l'insurrection du Nord-Ouest en 1885. Ils gagnaient $10 par jour et c'était, pour ainsi dire, le premier argent qu'ils voyaient; si c'est ça la guerre, nous souhaitons que la paix ne se fasse jamais. Mais quand il leur arrivait d'avoir à traverser ces plaines qui ont été concédées à la " Saskatchewan Land Co.", ils hâtaient le pas, comme lorsqu'un homme doit traverser un désert, et on appelait cet endroit la grande plaine de sel. Un chemin de fer la traversait depuis dix ou douze ans, avant qu'un colon consentit à s'y établir. On aurait pu franchir ces étendues de près de cent milles sans y rencontrer d'autres habitations que celles des cantonniers et de ceux qui étaient obligés d'y vivre. Les seuls êtres vivants qu'on y voyait étaient des chiens de prairie, des poules sauvages et autre gibier. Un jour l'occasion se présenta pour le Gouvernement de vendre ces terrains à un dollar l'acre. C'est la seule concession de terrains que le Gouvernement avait consenti depuis son arrivée au pouvoir. A la même époque, une compagnie de chemin de fer composée des plus habiles financiers du Canada vendit à la même compagnie, à raison de $1.52 l'acre, des terrains beaucoup plus fertiles et mieux situés. Il est vrai que le prix était plus élevé, mais les terrains avaient été vendus à leur juste valeur, pas du tout pour y attirer la colonisation; la vente ne comportait aucune condition ou obligation quant à l'établissement de colons. Cependant cette compagnie, qui s'est substituée à une compagnie de chemin de fer composée des plus habiles financiers du Canada, est heureuse de revendre ses terrains à raison de $1.52 l'acre. Je dis donc que le Gouvernement a fait une superbe affaire, en vendant ces terrains à raison de $1 l'acre, vu les conditions rigoureuses attachées à la vente.

Pour ma part, je ne désire pas que le Gouvernement continue à vendre les terres fédérales, mais je maintiens qu'à cette époque c'était une excellente politique. S'il est une chose dont le Gouvernement actuel puisse surtout se glorifier, c'est de son administration du domaine public dans le Nord-Ouest.

Nous avons notre manière de voir sur la question du tarif douanier, et si elle nous avait été soumise à cette session, j'aurais exposé avec plaisir les préférences de mes électeurs pour un tarif peu élevé et j'aurais dit avec quelle impatience ils attendent l'abaissement des droits de douanes, mais nous n'avons aucun grief à formuler quant à l'administration du domaine fédéral dans les territoires du Nord-Ouest, et nous ne demandons aucun changement radical.

Il est vrai que les terrains ont aujourd'hui une grande valeur. Nous avons appris cette après-midi, par la bouche de deux honorables membres de la gauche, que la " Saskatchewan Valley Land Co." demande aujourd'hui jusqu'à $8, $10 et même plus, pour des terrains qu'elle a payé $1 l'acre.

J'avoue que je ne saisis pas le raisonnement de ces honorables députés. Il me semble que le Gouvernement devrait être félicité si, par une prudente administration, il a pu convertir ces régions désertes en un district populeux où l'on voit maintenant

de vastes étendues cultivées, des villes et des villages, comme dans les autres parties du Nord-Ouest. Le Gouvernement a fait une excellente affaire, il y a trois ou quatre ans, quand il s'est assuré le concours de cette compagnie.

On va jusqu'à nous demander comment il se fait que cette compagnie puisse prétendre que ces terres valent aujourd'hui $8 l'acre. Cela prouve la pénurie d'arguments sérieux de nos adversaires, puisque pour accuser le Gouvernement, ils en sont réduits à relever les propos des spéculateurs en terrains du Nord-Ouest et à nous demander de renverser le Gouvernement sur la foi de ces témoignages.

Je ne suis pas ici pour déprécier, en aucune manière, les territoires du Nord-Ouest ni pour infirmer, en quoi que ce soit, le témoignage de certaines personnes intéressées dans la vente de terrains dans les territoires du Nord-Ouest. Je refuse, pour ma part, d'accepter leur parole, comme un article de foi. Comme tous les commerçants ils vantent tant qu'ils peuvent leur marchandise. Si les honorables députés de la gauche entendent faire des lois basées sur ce que l'on trouve dans les prospectus des compagnies relativement à la vente des terrains, ce sera un joli gâchis.

Je répète que ces terrains ont beaucoup plus de valeur aujourd'hui qu'il y a quatre ans. On se rappelle qu'il n'y a pas encore bien longtemps on ne pouvait pas décider les gens à prendre des homesteads. Dans beaucoup d'endroits où l'on voit maintenant des villages prospères, on ne pouvait pas, il y a quelques années, concéder des terres gratuitement, et aujourd'hui ces mêmes terres se vendent, à beaucoup d'endroits, non pas $8, mais $40, $50 et $100 l'acre. Les terres concédées par certificats se vendent aujourd'hui $6 l'acre, et il vaut autant nous demander comment il se fait que des terrains valent $8 l'acre.

La seule réponse à faire, c'est que grâce à la sage administration du Gouvernement actuel, la prospérité règne dans tout le pays, et que la terre atteint presque sa valeur normale. Je suis convaincu que d'ici à quelques années la valeur de ces terres augmentera encore considérablement.

J'ai entendu avec plaisir mon honorable ami (M. Ames) déclarer que le temps arrivera bientôt où il n'y aura plus de homesteads. Il demande comment nous pouvons empêcher cela. Nous ne voulons pas l'empêcher. Nous appelons de tous nos vœux le jour où il n'y aura plus un homestead à donner, parce que toutes nos terres arables seront occupées par d'excellents colons. L'honorable député voudrait savoir comment nous pourrions avoir plus de homesteads que de colons pour s'y établir. Le plus sûr moyen d'y arriver serait de ramener l'état de choses qui existait durant les premières années qui suivirent 1890. De cette manière on serait certain d'avoir des terrains en quantité et pas de colons.

M. KNOWLES.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, d'établir une courte comparaison entre l'administration du Gouvernement actuel et celle de l'ancien gouvernement conservateur. L'auteur de la présente résolution demande qu'une loi soit votée pour maintenir les compagnies de chemins de fer dans les strictes bornes de leurs attributions. Remontons un peu dans l'histoire du parti conservateur. Reportons-nous au temps où nos honorables adversaires étaient aux affaires. La population du Nord-Ouest récolte aujourd'hui les fruits amers de la semence jetée par les conservateurs, lorsque leurs amis concédaient toutes les terres aux compagnies de chemins de fer et, avec autant d'imprévoyance que de prodigalité, se désistait de son droit de surveillance de l'administration, et accordait des exemptions de taxes dont le pays souffre encore.

Ces mêmes hommes qui ont ainsi aliéné non des milliers, mais des centaines de milliers et des millions d'acres de terre, ont l'audace de relever la tête et de dire au parti libéral, qui n'a jamais concédé un pouce de terrain à une compagnie de chemin de fer, de ne pas concéder de terrains aux compagnies de chemins de fer, quand ce sont eux-mêmes qui ont ainsi aliéné notre patrimoine. Ne dirait-on pas l'enfant prodigue revenu au foyer et faisant aux membres de sa famille une sévère morale sur les dangers de la prodigalité.

Le Gouvernement libéral, qui n'a jamais donné un acre de terre à une compagnie de chemin de fer; il a construit des voies ferrées, rapidement et économiquement et le public est satisfait. Le chemin de fer du Nord-Canadien a été construit, le Grand-Tronc-Pacifique est à se construire et nous voyons avec plaisir que le Gouvernement actuel n'a pas cédé un seul acre de terrain, pour arriver à ce résultat.

L'honorable député de Marquette est certainement un homme de bon sens et quand il voit le contentement de la population du Nord-Ouest, quand il se rend compte de la prospérité qui règne partout, il cherche à se ranger du côté du Gouvernement pour avoir sa part de succès.

Il y a à peine dix ans, les choses étaient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui dans le Nord-Ouest, et à en juger par les événement actuels, si le Gouvernement continue à faire preuve de la même supériorité dans l'administration des terres et la question des transports, je suis certain que dans quelques années le Nord-Ouest, au lieu d'envoyer ici une majorité libérale, suivra l'exemple de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie-Anglaise, et élira une députation exclusivement composée de partisans du Gouvernement.

Je comprends pourquoi l'honorable député de Marquette cherche à se ranger sous notre bannière et à réclamer comme sienne la politique du Gouvernement libéral, relative à l'administration des terres. Je n'ai

été mêlé en rien à cette administration, dans le passé; je suis en état d'exprimer une opinion parfaitement désintéressée et autant que je suis capable de me rendre compte du sentiment populaire, je dis qu'il existe un désir universel pour que le Gouvernement continue à administrer le domaine public comme il l'administre depuis 1896.

M. THOMAS GREENWAY (Lisgar) : Si la Chambre n'y voit pas d'objection, je demanderai l'ajournement de la suite du débat.

(La motion est adoptée, et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre décide de siéger en comité des subsides.

## DISCUSSION DES SUBSIDES.

Affaires indiennes—Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoire du Nord-Ouest, $109,244.

M. BENNETT : J'ai une question à poser à l'honorable ministre relativement à une concession forestière, à la baie Georgienne. A-t-il accordé un permis de coupe de bois sur une grande île connue sous le nom de Giant's Tomb, à M. Peter Ryan, de Toronto ? S'il y a eu des négociations entamées et si elles ne sont pas terminées où en sont-elles rendues ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Aucun permis d'exploitation forestière n'a été accordé à M. Peter Ryan sur cette île, et je suis informé qu'il n'y a pas de négociations pendantes à cet effet.

M. BENNETT : En a-t-on accordé une à M. Alexander ?

M. OLIVER : L'exploitation du pin et du chêne sur cette île a été concédée à M. Alexander. Le permis a été livré à M. Alexander, mais il appartient maintenant à la " Canada Furnace Co." je ne puis dire depuis combien d'années ce permis est accordé.

M. BENNETT : Le ministre déclare-t-il positivement qu'aucuns pourparlers n'ont eu lieu relativement à la coupe de l'érable ou autre essence, sur cette île, avec qui que ce soit ?

M. OLIVER : Des lettres ont été échangées à ce sujet, mais rien n'a été conclu.

M. BENNETT: L'honorable ministre peut-il dire où en sont ces négociations et avec qui elles se font ?

M. OLIVER : Il n'y a rien de fait. Une demande a été envoyée pour la partie de l'île qui n'est pas concédée à la "Canada Furnace Co.", mais aucun permis n'a été accordé.

M. BENNETT : Comme toute la population environnante, je sais fort bien qu'il y a vingt ans et plus le gouvernement libéral d'alors concéda l'exploitation du bois sur cette île à M. H. H. Cook, et qu'elle a depuis été transférée à d'autres; mais je crois aussi qu'actuellement des négociations sont pendantes entre M. Peter Ryan, de Toronto, et le département des Affaires indiennes, pour l'exploitation des énormes quantités d'érable qu'il y a sur cette île. L'honorable ministre peut-il nous dire quel prix M. Ryan offre pour ce bois et qui conduit les négociations en son nom ?

M. OLIVER : Plusieurs demandes nous ont été adressées pour cette île, mais le département ne peut pas en disposer tant que le privilège des concessionnaires actuels ne sera pas expiré.

M. BENNETT : Qui représente M. Peter Ryan dans ces négociations ?

M. OLIVER : Je suis informé que nous avons reçu des lettres de M. Peter Ryan, de M. Beck, de Penetanguishene, et de la " Canada Furnace Co." Tous désirent obtenir le droit d'exploiter le bois sur cette île.

M. BENNETT : En a-t-on aussi reçu de quelques avocats, pour le compte de M. Beck ou de M. Ryan ?

M. OLIVER : Ces messieurs, me dit-on, ont fait la demande en leur nom.

M. BENNETT : Je suis parvenu à obtenir quelques renseignements du ministre, et je puis peut-être les compléter, en disant, comme il le sait sans doute déjà, que M. D'Arcy Scott, d'Ottawa, est l'avocat qui a été retenu par M. Peter Ryan dans cette affaire. Je ne crois pas que ce soit une surprise pour le ministre, car il a dû déjà avoir affaire à M. Scott, au sujet de cette opération. Dois-je comprendre que dès que la question de la "Canada Furnace Company" sera réglée, l'île et le bois seront concédés à M. Beck ?

M. OLIVER : Dès que le privilège de la compagnie sera expiré, l'île et le bois seront mis en vente.

M. BENNETT : Sans le désistement des Indiens ?

M. OLIVER : Ils se sont désistés.

M. BENNETT : Quand ?

M. OLIVER : En 1856.

M. BENNETT : Quelles autres îles ont été rendues au Gouvernement, en même temps ?

M. OLIVER : A cette date, les Indiens ont cédé au Gouvernement un groupe d'îles comprenant l'île Giant's-Tomb, l'île Beckwith, l'île Beausoleil et quelques autres, dans le voisinage.

M. BENNETT : Quelle est la superficie de cette île, et quelle quantité de bois contient-elle? Quel est le prix approximatif de cette île ?

M. OLIVER : La superficie est d'environ 1,200 acres. Elle a été évaluée à $9,000.

M. BENNETT : Le Gouvernement serait-il disposé à la vendre pour $9,000. Est-elle estimée à ce prix ?

M. OLIVER : Oui.

M. BENNETT : Qui a fait cette estimation ?

M. OLIVER : Je ne puis pas le dire dans le moment, mais si l'honorable député y tient, je puis lui procurer ce renseignement.

M. BENNETT : On ne vend pas tous les jours une île de cette importance et le sous-ministre qui est aux côtés du ministre doit savoir qui a fait l'estimation.

M. OLIVER : On me dit que c'est M. Chitty, inspecteur des forêts, du département.

M. BENNETT : M. Chitty a-t-il fait un rapport par écrit dans lequel il dit que le bois sur cette île vaut $9,000 ?

M. OLIVER : Oui.

M. BENNETT : Le ministre est-il d'avis que cette île doit être vendue à l'enchère ou de gré à gré ?

M. OLIVER : Je serais d'avis de demander des soumissions dans les journaux et de la vendre au plus offrant. Je parle pour le cas où il s'agirait de la vendre, mais il n'en est pas question.

M. BENNETT : Depuis combien de temps dure cette correspondance avec M. Peter Ryan ou M. Beck ?

M. OLIVER : Nous avons reçu plusieurs demandes dont les premières datent de quatre ans. Les négociations avec M. Ryan durent depuis un an, avec M. Beck, depuis deux ans, et les autres sont antérieures.

M. BENNETT : Y a-t-il d'autres demandes que celles de MM. Ryan et Beck ?

M. OLIVER : Il y a celle de la "Canada Furnace Company".

M. BENNETT : Je crois avoir tiré du ministre tous les renseignements qu'il est possible d'en tirer, mais ce n'est pas la moitié de ce que je sais et de ce que savent tous ceux qui habitent cette région. Il vaut autant faire connaître à la Chambre ce que certains amis du ministre cherchent à obtenir de lui. Ces politiciens, ne pouvant plus dilapider les réserves forestières de la province d'Ontario, se sont rabattus sur Ottawa. L'an dernier l'honorable ministre a jugé à propos de céder pour $100, à un député d'Ontario-nord, une propriété de $2,000, et pour la même somme dérisoire de $100 il a vendu à M. Chew, un candidat malheureux, une concession forestière estimée à $3,000. Les Indiens avaient toujours cru que cette île appartenait au département des Affaires indiennes et le département avait toujours agi comme s'il en eût été ainsi, mais depuis le changement de gouvernement dans Ontario, on cherche par tous les moyens, à faire cadeau de cette concession forestière aux amis. M Ryan et M. Beck ne font qu'un au point de vue des affaires. M. Ryan n'est que l'intermédiaire et M. D'Arcy Scott, le fils du secrétaire d'Etat, a aussi agi comme avocat dans cette affaire. Un procès est actuellement pendant devant les tribunaux ; M. Ryan poursuit M. Beck pour se faire payer une commission.

Le ministre ne doit pas s'imaginer que tout cela n'est pas connu dans cette partie du pays. J'ai constamment l'œil aux aguets et je surveille tout ce qui se passe de suspect ; une opération aussi audacieuse ne pouvait pas passer inaperçue. L'honorable ministre ferait aussi bien d'avouer que l'affaire a été arrêtée à la suite de la dispute survenue entre M. Ryan et M. Beck.

Malgré tout cela, le ministre voudrait vendre cette île à l'enchère sur soumissions, ce qui lui permettrait d'en laisser ignorer les détails au public. Tant que je n'aurai pas lu le rapport, je refuserai de croire que M. Chitty a estimé à $9,000 tout le bois contenu sur cette île. Tous les commerçants de bois du district connaissent le bois de l'île Giant's-Tomb, et depuis le changement de gouvernement, plus d'un a les yeux tournés de ce côté. L'affaire a été très habilement montée. M. Ryan a d'abord commencé à agir comme intermédiaire, puis est arrivé M. D'Arcy Scott, le fils du secrétaire d'Etat, comme représentant de M. Beck, à qui devaient aller les dépouilles. Si le ministre donne cette concession à M. Beck pour la somme de $9,000, il n'aura jamais rendu un aussi grand service à l'opposition. Il finira par convaincre les électeurs de cette partie du pays que toutes les affaires conduites par l'un ou l'autre des ministères de ce Gouvernement comporte quelque chose de louche et qu'il n'y a ni loyauté ni franchise à en attendre. L'honorable ministre voudra-t-il déposer à la prochaine séance le rapport de M. Chitty estimant ce bois à $9,000 ? Quand a été fait ce rapport ? En hiver ou en été ?

M. OLIVER: Je ne puis pas en donner la date, mais je le déposerai la prochaine fois que la Chambre se formera en comité des subsides.

M. BENNETT : Dans l'intérêt du pays et aussi celui des Indiens, il vaudrait mieux vendre cette île à l'enchère, car d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, le département devra la considérer comme lui appartenant, et le produit de la vente devra être versé au fonds des Indiens. Chose curieuse, tant que le parti conservateur a été au pouvoir, de nombreuses propositions lui ont été faites de vendre cette île, soit à l'enchère, soit de gré à gré, mais le ministre de l'Intérieur d'alors a toujours prétendu que tant que la tribu indienne, établie sur l'île

Christian, n'aurait pas produit un désistement, la vente ne pouvait avoir lieu. L'honorable ministre peut-il dire si l'île Hope a été remise au département ?

M. OLIVER : Je ne puis l'affirmer.

M. BENNETT : Je crois que le ministre a été avisé de ne faire aucune admission au sujet de l'île Hope. Il s'est fait tant de transactions à la sourdine, à propos de ces îles, que ses fonctionnaires savent exactement tout ce qui en est. Comment se pourrait-il que l'île Giant's-Tomb, qui est à côté de l'île Hope, qui est dans le même groupe que les îles Beckwith et Beausoleil, ait pu faire retour à la couronne en 1856, et non l'île Hope? Elle a dû aussi faire retour à la couronne si les autres l'ont été. Si le ministre m'avait répondu que cette île appartient maintenant à la couronne, son sous-ministre sait bien que j'aurais demandé comment il se fait que lorsqu'on a eu besoin de 100 acres de terre sur cette île, pour y ériger un phare, il a fallu s'adresser d'abord au département des Affaires indiennes, pour se faire céder la propriété. Le département des Affaires indiennes a toujours agi comme si cette île lui avait appartenu, avec tout le bois qu'elle contient. L'érable qui se trouve sur l'île Hope et sur l'île Giant's-Tomb—que j'ai souvent visitées—possède une valeur considérable. Tous ceux qui s'occupent de ces questions en connaissent la valeur. Cependant le ministre nous dit que si l'île est vendue il demandera des soumissions. Je crois que si elle avait pu être vendue de cette manière, M. Peter Ryan aurait été l'adjudicataire. Si une chicane n'était pas survenue entre M. Ryan et M. Beck, je suis certain que la vente serait faite depuis longtemps.

L'honorable ministre peut être certain que les électeurs de cette partie du pays vont surveiller cette affaire de près. J'espère que lorsque la vente devra avoir lieu, elle sera annoncée non seulement dans les journaux de la Colombie-Anglaise, mais aussi dans les journaux de cette partie du pays. Il n'y a pas de doute que si le Gouvernement l'adjuge à M. Ryan ou à M. Beck, de la manière que plusieurs semblent redouter, l'affaire ne sera pas vue d'un bon œil par plus d'un partisan du Gouvernement. L'honorable ministre ne pourrait-il pas faire la vente à la bonne vieille façon, c'est-à-dire, à l'enchère ? Faites la vente publiquement, en présence de tous les concurrents, et vous échapperez ainsi aux soupçons qui planent inévitablement sur les ventes faites par adjudication sur soumissions.

L'honorable ministre me permettra-t-il, dans l'intérêt de sa réputation et celle de son ministère, d'insister pour que cette vente, si elle doit avoir lieu, se fasse publiquement, ouvertement, de manière à être à l'abri de tous soupçons ?

M. OLIVER : Quant à savoir si des soumissions seront demandées ou si la vente se fera à l'enchère, j'ai déjà dit que le temps n'est pas venu de décider cette question, car, bien que le département soit tout disposé à vendre l'île et le bois qui s'y trouve, au profit du fonds des Indiens, il n'est pas en état de pouvoir vendre ni l'île, ni le bois, vu le permis d'exploitation qui a été concédé sur cette île. J'ai dit, il y a un instant, que quand le moment sera arrivé de faire la vente, je serais d'avis de demander des soumissions par voie des journaux, au lieu de vendre l'île à l'enchère. La raison en est que l'île étant inhabitée, il ne serait pas facile de faire la vente sur les lieux, et de contenter tous ceux qui désirent enchérir, tandis que tout le monde serait satisfait, si des soumissions étaient demandées publiquement.

Mon honorable ami, (M. Bennett) qui a des dispositions à chercher la petite bête, aurait certainement trouvé à redire si la vente avait lieu sur l'île même, car s'il arrivait qu'il y eut peu d'enchérisseurs, on pourrait dire qu'ils se seraient entendus entre eux pour obtenir la propriété à vil prix.

D'un autre côté, si la vente avait lieu dans la ville où habite mon honorable ami, les citoyens de toutes les autres villes, sur le littoral, pourraient également s'en plaindre. Si, au contraire, la vente est annoncée publiquement et si des soumissions sont reçues, les avantages sont les mêmes pour tous ; toute personne désireuse de soumissionner peut le faire, et le département des Affaires indiennes obtiendra le plus haut prix pour ce bois. Je crains qu'il ne soit pas possible de guérir l'honorable député de sa manie de soupçonner tous les ministères. Mais pour ce qui est de cette affaire en particulier, il nous a fait l'honneur de la discuter à la dernière session, et il est revenu à la charge aujourd'hui. Dans l'année écoulée tout ce qu'il a trouvé pour mettre au jour un scandale, c'est d'annoncer à un public étonné la nouvelle extraordinaire qu'un M. Peter Ryan, de Toronto, a demandé à acheter une certaine propriété. Tant que mon honorable ami ne découvrira rien de plus compromettant, le département n'a rien à redouter.

M. MILLER : Je ne connais absolument rien des îles en question, mais j'ai acquis une certaine expérience qui me permet de parler des deux manières de céder ces propriétés—à l'enchère ou par voie de soumissions. Il y a quelques années, le département demanda, par voie des journaux, des soumissions pour deux îles qu'il offrait en vente—l'île Hay et l'île Griffith, dans la baie Georgienne, chacune d'une superficie de 2,000 à 3,000 acres, et très boisées. Les annonces furent publiées dans le "Globe" de Toronto, et probablement aussi, dans d'autres journaux. En compagnie d'un autre associé, dans une fabrique de meubles, je consacrai beaucoup de temps à visiter et parcourir une des îles, pour laquelle nous soumissionnâmes ensuite. Notre soumission n'était pas la plus basse, et l'île ne nous fut

pas adjugée. Les îles furent vendues à des prix beaucoup plus élevés que ce que l'on considérait généralement leur valeur réelle. A mon sens, l'honorable ministre a raison de dire qu'on obtient un plus haut prix en demandant des soumissions qu'en vendant ces propriétés à l'enchère. Dans les ventes publiques, les enchérisseurs peuvent s'entendre entre eux pour se faire adjuger les propriétés à bas prix. Dans les deux cas dont je viens de parler, les deux plus hautes soumissions étaient considérablement plus élevées que les soumissions suivantes. Je suis convaincu qu'il est plus avantageux pour le département de demander des soumissions.

M. TELFORD : Je suis un des acquéreurs de l'île Griffith et je considère que nous avons payé environ $1,000 de plus que la valeur réelle. Mais nous redoutions des offres encore plus élevée et nous avons offert $4,020, ce qui est, je crois, beaucoup plus que l'île ne vaut.

M. BENNETT : Je comprends parfaitement que l'honorable député de Grey-sud (M. Miller) qui vient de la province d'Ontario, approuve les ventes faites au moyen de soumissions. Il se rappelle, sans doute, la fameuse concession achetée par le capitaine Sullivan au prix de $90, et revendue pour $10,000—une opération toujours chère à la mémoire des libéraux d'Ontario. Ils regrettent les beaux jours d'autrefois, et l'honorable ministre qui connaît cette province et qui sait que ses amis n'ont plus la chance de se partager entre eux les propriétés d'Ontario, cherche à les satisfaire à Ottawa.

L'honorable ministre parle de tenir la vente sur les lieux mêmes. Je n'ai jamais exigé cela et pas un homme de bon sens ne voudrait le demander. Quand son ami, M. Peter Ryan, a des concessions forestières à adjuger il ne le fait pas sur les lieux mêmes, mais dans l'édifice de la chambre de commerce de Toronto. Où se font les adjudications de concessions forestières, dans la province de Québec ?

Il est évident qu'on ne se transporte pas à travers monts et vallées pour aller montrer les concessions à vendre. L'adjudication se fait ouvertement, dans un endroit public.

Il est vrai que j'ai protesté, l'an dernier, contre une vente faite au frère de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant)—je suis certain qu'il ne voudrait plus recommencer dans cette partie du pays, après la violente sortie de l'honorable député d'Ontario-nord contre le cabinet, et d'ailleurs ce dernier ne pourrait plus rien obtenir à présent. Dans cette circonstance, le ministre a sacrifié une propriété de $2,000 pour la bagatelle de $100, et le ministre le savait dans le temps. Aujourd'hui, il veut encore demander des soumissions pour une autre île. Quel désastre, dit-il, pour le département, si nous tenions une vente publique et si tous les enchérisseurs conspiraient entre eux pour ne pas surenchérir et empêcher ainsi le département d'obtenir un prix raisonnable.

Voilà un bien étrange raisonnement. Il suppose d'abord que toutes les forêts de l'Etat vont être mises en vente du même coup. Il a sans doute dans l'idée les enchères d'autrefois, lorsque les gens se réunissaient tous dans les bureaux du journal de la localité, à l'époque de la foire aux bestiaux. Il ne s'agit pas ici d'une vente d'animaux, mais de concessions forestières estimées à des milliers de dollars. La meilleure preuve de la valeur de cette propriété, nous l'avons dans le soin avec lequel tous ces aigrefins avaient tendu leurs filets pour s'en emparer. Le ministre ne voudra sans doute pas vendre cette île à l'enchère, tellement il redoute une conspiration entre les acheteurs, pour l'avoir à bas prix. Cela n'est pas à craindre ; ils surenchériront tous à qui mieux mieux, pour acquérir une concession si importante.

Si on persiste à vouloir demander des soumissions, le public continuera à avoir des soupçons et de la méfiance. L'honorable ministre fera peut-être comme un de ses collègues, il y a quelque temps ; il demandera des soumissions, et si les prix offerts sont trop bas, il fera annoncer que la vente n'a pas lieu. Plus tard, il enverra des circulaires à quelques amis, pour leur demander de nouvelles soumissions. C'est ce qui a été fait l'autre jour pour l'achat de la farine d'un pénitencier. Peut-être le ministre suivra-t-il cet exemple et peut-être, aussi, comme dans l'autre cas, le public en aura-t-il tout le bénéfice. J'espère encore que l'honorable ministre se décidera à vendre cette propriété à l'enchère, dans un endroit public.

M. FITZPATRICK : Ce que vient de dire l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) relativement à la farine achetée pour un pénitencier est absolument erroné, et il le sait. Des soumissions pour la fourniture de cette farine ont été demandées par la voie des journaux. Les prix des soumissionnaires étaient plus élevés que les prix du marché et ils n'ont pas été acceptés. De nouvelles soumissions ont été demandées et nous avons pu acheter notre farine à de meilleures conditions que celles qui nous furent offertes la première fois. Voilà ce qui a eu lieu, et l'honorable député le savait avant de parler comme il vient de le faire il y a un instant.

M. BENNETT : Il y a un instant j'ai dit que le ministère de la Justice avait demandé des soumissions et que pour des raisons qu'il connaît mieux que nous il n'en a accepté aucune; que plus tard, quelques personnes furent invitées à soumissionner de nouveau, et que cette fois un honorable député de la droite, qui est virtuellement le propriétaire d'une certaine compagnie, obtint la fourniture. Je n'ai pas dit que sa soumission était la plus basse ni la plus élevée. Je n'ai

pas parlé d'irrégularité. Mais je dis, par exemple, qu'à la simple inspection des documents, on constate que la soumission de cet honorable député n'était que de quelques centins inférieure aux autres. Mais c'est une question qu'il vaut mieux, peut-être, remettre à plus tard.

M. FITZPATRICK : Non, non ; mieux vaut tout de suite.

M. BENNETT : Comme on voudra ; mais je ne ferai pas comme l'honorable député d'Ontario-nord, qui attaque le ministre de la Justice dans les journaux, mais qui, ici, se montre doux comme un agneau. Tout ce que je sais, c'est qu'après la violente sortie de l'honorable député contre le ministre de la justice, et ses relations avec la construction du Transcontinental, le solliciteur général a entremis ses bons offices et que l'honorable député a été réinstallé à la présidence du comité qu'il avait déjà présidé.

C'est maintenant une chose entendue ; pour obtenir quelque notoriété dans cette Chambre—en supposant qu'il y en ait à présider un comité—tout ce qu'il y a à faire, c'est d'attaquer les ministres en dehors de cette Chambre, puis de venir ici en promettant de ne plus rien dire. Peut-être aussi a-t-on pris en considération que l'ex-directeur des Postes, qui était très attaché à l'honorable député d'Ontario-nord, est sorti du cabinet contre son gré et en proférant des menaces. Tout le monde sait que l'honorable député était le seul caneton de la couvée de l'ex-ministre. Le Gouvernement s'est peut-être dit que le député d'Ontario-nord avait été inspiré par l'ex-directeur général des Postes et que douceur valait mieux que violence, d'autant plus que l'honorable député pouvait devenir compromettant si on lui refusait la présidence de ce comité. C'est pour cela que l'autre jour on a pu voir le solliciteur général assurer aux membres du comité que le désir du Gouvernement était de voir mon honorable ami réinstallé à la présidence.

Pour en revenir à la fourniture de la farine aux pénitenciers, tout ce que j'ai à dire, c'est que s'il était nécessaire de demander des soumissions en premier lieu, c'était également nécessaire la deuxième fois. Au lieu de se contenter d'envoyer huit ou dix circulaires, pourquoi le ministre n'a-t-il pas demandé de nouvelles soumissions ?

M. FOSTER : Cela coûte trop cher.

M. BENNETT : Ce n'est pas la raison, puisque son voisin et collègue, l'honorable ministre de l'Intérieur, demande actuellement dans les journaux des soumissions pour une petite île en arrière de Peterborough ou Cobourg. Quand il s'est agi d'acheter pour des milliers de dollars de farine, le Gouvernement a cru que c'était nécessaire la première fois, et c'était tout aussi nécessaire la deuxième. Le public s'étonnera d'apprendre que la soumission de l'honorable député de York-centre (M. Campbell) n'était que de quelques centins plus basse que la suivante. Mais il vaut peut-être mieux remettre à plus tard la discussion de cette question.

M. FITZPATRICK : Il est préférable de la régler tout de suite. Je n'aime pas à laisser traîner de pareilles affaires.

Au mois de mai 1905, des soumissions furent demandées dans plusieurs journaux pour de la farine et autres fournitures, pour les pénitenciers.

Les soumissions suivantes furent reçues :

Pénitencier de Kingston, dix de $4.19 à $5.20 le baril.

Saint-Vincent-de-Paul, huit de $4.19 à $5.30.

Pénitencier de Dorchester, cinq de $4.28 à $5.60.

Colombie-Anglaise (blé dûr du Manitoba), quatre de $4.90 à $5.75.

Colombie-Anglaise (blé de la province), trois de $4.20 à $4.95.

Ces prix étaient de 60c. plus élevés que ceux stipulés dans les contrats alors en vigueur. Il fut décidé de n'accepter aucune de ces soumissions, et d'en demander d'autres en septembre. Dix-huit maisons avaient soumissionné, quelques-unes pour un seul pénitencier, d'autres pour plus d'un.

Le 15 septembre, une circulaire demandant des soumissions, furent envoyées aux dix-huit maisons qui avaient soumissionné au mois de mai et à un certain nombre d'autres—trente et une en tout.

Non pas à cinq ou six comme dit l'honorable député. Il vaut mieux préciser.

M. BENNETT : Je n'ai pas dit cinq ou six.

M. FITZPATRICK : Disons sept ou huit; nous verrons par les " Débats ".

M. BENNETT : Reprenez-vous encore une fois.

M. FITZPATRICK (lisant).

Treize répondirent, les unes soumissionnant pour un seul pénitencier, d'autres pour plus d'un. En voici la liste :

| Pénitenciers. | Nomb. de soum. | Prix. |
|---|---|---|
| Kingston .... .... .. | 9 | $3.84 à $4.75 le baril. |
| St. Vincent de Paul.. | 9 | $3.84 à $4.80 " |
| Dorchester.. .. .. .. | 8 | $4.04 à $4.65 " |
| Manitoba .... .... .. | 6 | $3.55 à $4.40 " |
| Colombie-Anglaise .. | 7 | $4.00 à $5.30 " |
| Colombie-Anglaise .. | 6 | $3.80 à $5.30 " |

Dans tous les cas la plus basse soumission a été acceptée.

M. BENNETT : L'honorable ministre n'a pas raison de se montrer aussi susceptible ; je n'ai pas prétendu qu'il y eut quoique ce soit d'irrégulier dans ces soumissions.

M. FITZPATRICK : Alors je vous présente mes excuses.

M. BENNETT : J'ai dit qu'on pourrait s'étonner de voir que la soumission de l'honorable député d'York-centre (M. Campbell) qui était la plus basse, ne fût que de 4 pour 100 au-dessous de la précédente. Ces choses ne sont pas à l'honneur du pays pour me servir du langage de l'honorable député

d'Ontario-nord. La vigueur avec laquelle il attaque le ministre de la Justice, est vraiment extraordinaire. Voici ses propres paroles :

L'honorable M. Charles Fitzpatrick est celui sur lequel on compte pour influencer le président de la commission du Trancontinental. Ce président, M. S. N. Parent, était l'associé de M. Fitzpatrick, et les libéraux d'Ontario craignent qu'il ne se fasse, rélativement au Grand-Tronc-Pacifique, des arrangements qui ne soient pas à l'honneur du Canada. Les travaux de construction de la section à l'est de Winnipeg seront concédés d'ici 48 heures, et je doute fort que cette opération se fasse dans l'intérêt du pays.

Quand on voit, au moment où il s'agit de concéder des entreprises de plusieurs millions, un partisan du Gouvernement déclarer publiquement dans les journaux, que la présence du ministre de la Justice lui donne des doutes sur l'honnêteté de cette opération, ce même ministre pourrait se montrer moins irrascible quand je constate que les fonctionnaires de son département ont accepté, pour la fourniture de la farine, une soumission qui n'était que de 4 cents moins élevée que les autres, alors que des soumissions n'avaient pas été demandées publiquement. Peu m'importe qu'on ait envoyé des circulaires à douze ou dix-huit fournisseurs ; le Gouvernement avait besoin d'une grande quantité de farine, on n'a pas demandé de soumissions par voie des journaux et, l'autre jour, en jetant les yeux sur ce document, j'ai constaté que, par une étrange coincidence, la soumission de l'honorable député de York-centre est de quelques cents plus basse que les autres. Je ne dis pas qu'il connaissait les prix des autres soumissionnaires, car je n'en sais rien, mais je répète, après l'honorable député d'Ontario-nord, que cette manière de faire ne fait pas honneur au Canada.

Habillements—Distribution triennale, $5,237.

M. FOSTER : Je ne vois pas pourquoi ce crédit, pour neuf mois seulement, est beaucoup plus élevé que le précédent. La saison n'a pas été rigoureuse.

M. OLIVER : Chaque chef ne reçoit qu'un seul costume et le crédit est plus élevé parce qu'il y a un plus grand nombre de chefs. Par suite du nouveau traité avec les Indiens du nord d'Ontario le nombre des chefs a augmenté et il faut faire la distribution aux nouveaux venus, cette année.

M. FOSTER : Cette distribution de vêtements a lieu tous les trois ans ?

M. OLIVER : Oui.

M. BENNETT : J'ai une question à poser à l'honorable ministre, relativement à une autre opération du département des Affaires indiennes. Combien la compagnie connue sous le nom de " Imperial Pulp Mill Company " a-t-elle payé pour la chute d'eau de Sturgeon-Falls ? C'est une vieille affaire dont il a été beaucoup question dans le nord d'Ontario. Combien a-t-on payé pour les 25 acres de terre ou environ, qui ont été vendus à cette compagnie, en même temps que la chute ?

M. OLIVER : $10,000.

M. BENNETT : Qui représentait les Indiens dans cette transaction, et combien les Indiens ont-ils reçu, jusqu'à présent, à compte sur le prix de la vente ?

M. OLIVER : Les Indiens étaient représentés par leur agent M. Cockburn.

M. BENNETT : Qui est aussi le directeur du bureau de poste ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire.

M. BENNETT : Le ministre peut-il dire ce qui sera fait des autres $9,000, et quel taux d'intérêt les Indiens recevront sur cette somme ? L'intérêt doit être payé tous les ans, n'est-ce pas ?

M. OLIVER : Les paiements non versés portent intérêt à 5 pour 100, payable au Trésor. Cet intérêt est réuni au capital et les Indiens touchent 3 pour 100 sur le tout.

M. BENNETT : Ce sont à peu près les mêmes renseignements qui m'avaient été fournis. Les Indiens ont été refaits dans cette affaire. D'abord, ils n'avaient pas de représentant désintéressé, puisque les intérêts de M. Cockburn, si j'en dois juger par les nombreuses lettres que j'ai reçues, sont plutôt avec la compagnie, qu'avec les Indiens. Quel était l'avocat ou le conseiller des Indiens, lorsque le contrat a été rédigé?

M. OLIVER : La garde des intérêts des Indiens est confiée au département et ce sont les fonctionnaires de ce département qui représentent les Indiens dans la rédaction de ces documents.

M. BENNETT : Il n'y a pas de doute que le département est responsable, mais il est certain aussi, que les Indiens ont été floués dans cette affaire. On voit, d'un côté, une riche compagnie qui exerce une grande influence sur le Gouvernement par l'entremise de certains députés, et de l'autre, les Indiens qui prétendent avoir été dépouillés dans la vente de cette chute d'eau.

Ils devaient recevoir $10,000, mais le contrat est rédigé de telle manière que la compagnie paie $1,000 par année, et les sauvages ne touchent pas un sous d'intérêt. Il est vrai que les paiements seront faits et que les Indiens recevront le taux ordinaire de 3 pour 100 sur le fonds, mais je voudrais savoir pourquoi cette riche compagnie n'est pas tenue de payer un taux raisonnable aux sauvages, au lieu de payer au Gouvernement comme elle le fait. Le sous-ministre sait peut-être quel avocat a rédigé le contrat.

M. OLIVER : Il n'existe pas de contrat proprement dit. Les Indiens ont produit un désistement préparé par les employés du

ministère et ils reçoivent, en échange, l'intérêt au taux ordinaire. La compagnie paie 5 pour 100 sur les paiements non effectués. Les conditions sont $2,500 comptant et $2,500 par année, pendant trois ans. Les sauvages ne perdent rien non plus, puisque compagnie paie 5 pour 100, de sorte qu'elle ne bénéficie pas de la différence. Les sauvages ne perdent rien, non plus, puisque capital et intérêts sont versés au fonds sur lequel le Gouvernement leur paie 3 pour 100.

M. BENNETT : Je comprends parfaitement que les sauvages reçoivent 3 pour 100, mais ils devraient recevoir le même intérêt que retire le gouvernement. A l'époque où M. Cockburn négociait cette affaire, les Indiens ne savaient pas ce qui se passait ; on leur avait fait croire qu'ils recevraient l'intérêt sur le réliquat de $9,000. Je croyais que la somme devait être payée à raison de $1,000 par année.

M. OLIVER : $2,500 par année, et la compagnie paie 5 pour 100 d'intérêt sur toutes sommes non payées.

M. BENNETT : Comme résultat, les sauvages ne touchent aucun intérêt sur les sommes dues.

M. OLIVER : Les 5 pour 100 sont versés au fonds des Indiens et leur sont distribués tous les ans par le Gouvernement.

M. BENNETT : Cela revient à dire que l'Etat verse 3 pour 100 d'intérêt sur cette somme au fonds de la rente indienne, mais les Indiens ne reçoivent point les 5 pour 100 que le Gouvernement perçoit de la compagnie. Si cette dernière ne payait aucun intérêt, les Indiens recevraient quand même 3 pour 100 sur le capital.

M. OLIVER : Ces Indiens touchent 3 pour 100, et il n'y a pas de raisons, que je sache, de leur payer l'intérêt à un autre taux que celui de l'intérêt que reçoivent les Indiens des autres groupements. Si j'ai bien compris, l'honorable député s'est plaint d'abord que l'Etat eut accordé des faveurs imméritées à la compagnie. Il n'en est rien, car cette dernière paie un taux légitime d'intérêt sur les sommes dues et ces Indiens sont sur le même pied que les autres.

M. BENNETT : Si la vente avait eu lieu au comptant, je comprendrais que l'Etat plaçât l'argent reçu et payât 3 pour 100 d'intérêt à cette tribu, mais il y a un reliquat et, le Gouvernement touchant 5 pour 100 d'intérêt, les Indiens s'attendent naturellement à recevoir autant. Ils reçoivent apparemment 3 pour 100, mais ils prétendent que l'Etat devrait leur payer 5 pour 100 sur la somme à recevoir.

On les a trompés, car l'agent leur a fait croire qu'ils toucheraient l'intérêt au taux de 5 pour 100.

M. OLIVER : Ces 5 pour 100 sont ajoutés au capital et ces Indiens recevront à perpétuité 3 pour 100 d'intérêt sur la somme totale. Ils sont mis exactement sur le même pied que tous les Indiens placés dans la même situation. Je ne saurais être responsable de ce que les Indiens ont compris mais, d'après ce que je connais de leur façon de penser, les Indiens de ce groupement se feraient fort remarquer si, dans n'importe quelle circonstance, ils recevaient tout ce qu'ils croient avoir le droit de recevoir.

M. BENNETT : Le ministre a présenté la question sous un nouvel aspect en disant que l'intérêt au taux de 5 pour 100 est ajouté au fond de la rente. J'avais d'abord inféré de ses paroles que cet intérêt était versé dans la caisse publique. Je ne fais que répéter les plaintes des Indiens qui prétendent avoir été trompés par l'agent qui leur aurait fait croire qu'ils toucheraient l'intérêt de cete somme.

M. OLIVER: S'il faut autant de temps à l'honorable député (M. Bennett) pour saisir une explication aussi claire, il n'y a pas lieu de blâmer les Indiens de ne l'avoir pas comprise.

M. BENNETT : En feuilletant les "Débats", l'honorable ministre s'apercevra qu'au début il ignorait le premier mot de l'affaire, et que nous pouvions difficilement comprendre ce qu'il disait ou voulait dire. Mais, le sous-ministre lui ayant soufflé chaque mot et chaque ligne, il a enfin donné une explication intelligible.

M. W. J. ROCHE : L'ex-ministre de l'Intérieur a déclaré il y a quelque temps qu'il avait entamé des négociations avec les Indiens de la réserve du lac Croche afin d'obtenir la rétrocession de cette réserve. Cela a-t-il eu lieu ?

M. OLIVER : Non.

M. W. J. ROCHE : Les Indiens sont-ils soumis aux lois des différentes provinces concernant la chasse ?

M. OLIVER : Il y a certains doutes à ce sujet, mais on suppose qu'ils le sont, pour les fins administratives.

M. W. J. ROCHE : Si un cabaretier vend des liqueurs enivrantes à un Indien et si l'agent, qui est en même temps, juge de paix, lui impose une amende, cette amende entre-t-elle dans le trésor public ?

M. OLIVER : Oui, dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Dans la Colombie-Anglaise l'amende appartient aux autorités provinciales.

M. W. J. ROCHE : Au Manitoba, les amendes appartiennent au gouvernement fédéral ?

M. OLIVER : La moitié au dénonciateur et l'autre moitié aux autorités fédérales.

M. W. J. ROCHE : Si le juge de paix n'est pas l'agent des Indiens, mais une personne nommée par les autorités provinciales,

l'amende est-elle remise au gouvernement fédéral, l'administration de la justice étant du ressort de la province ?

M. OLIVER : Lorsqu'il s'agit d'une contravention à la loi fédérale concernant les Indiens on me dit que la moitié de l'amende appartient à l'Etat.

Ecoles indiennes, $221,795.

M. W. J. ROCHE : Les professeurs de ces écoles indiennes sont-ils soumis aux mêmes exigences que les professeurs des écoles publiques de la province ?

M. OLIVER : Le désir du ministère est d'engager des professeurs possédant au moins un certificat de première classe, mais il ne le peut pas toujours.

M. W. J. ROCHE : A quelle inspection sont-ils soumis ?

M. OLIVER : A la surveillance des inspecteurs du ministère et des inspecteurs de l'agence.

Etudes topographiques, $11,000.

M. LAKE : L'an dernier, j'ai appelé l'attention du ministre sur une requête demandant d'ouvrir à la colonisation une partie de la réserve indienne des lacs Croches. La population des alentours désire vivement qu'une partie au moins de cette réserve soit mise en vente.

M. OLIVER : Le Gouvernement a fait plusieurs démarches pour obtenir la rétrocession de cette réserve mais il n'a pas réussi, jusqu'ici. Nous espérons faire une nouvelle tentative dans un moment propice et sous peu.

M. LAKE : Il y a fort longtemps que cette question est à l'étude. Il y a sept à huit ans environ, j'en ai moi-même parlé au ministre de l'Intérieur du temps et le ministère semble agir avec beaucoup de lenteur. Il y a une étendue d'à peu près 181,000 acres mise en réserve pour les Indiens à proximité de la ligne principale du Pacifique-Canadien. Je crois que le point le plus éloigné de la réserve est à quatre milles environ de la voie ferrée et que le plus souvent la réserve est à moins d'un mille du chemin de fer. La réserve s'étend au nord de la ville de Whitewood à la ville de Grenfell et enlève beaucoup d'affaires à ces villes et la ville de Broadview, située entre les deux, ne peut faire aucun commerce avec le nord. Sur ces 181,000 acres sont établis 520 Indiens, d'après le rapport du ministre. Cela donne environ 350 acres par personne, homme, femme ou enfant, soit une étendue quatre à cinq fois plus grande que celle que les habitants de la réserve peuvent utiliser. Au vrai, ils se servent peu de leurs terres. Sur une lisière d'environ 6 milles de largeur et de quatre townships de profondeur, ils ne s'en servent pas du tout pour ainsi dire. Parfois, ils y récolteront quelques tonnes de foin. A l'extrémité est de la réserve, il peut y avoir un Indien ou deux, mais si cette lisière de terrain était enlevée, la superficie de la réserve ne serait réduite que de moitié et cela laisserait aux Indiens deux fois autant de terres qu'ils en pourraient utiliser à l'avenir. Il saute aux yeux que la présence d'une aussi grande étendue de terre qu'on n'exploite pas, dans un ancien district près de la ligne principale du Pacifique-Canadien, nuit considérablement au progrès de la contrée et on devrait tout faire pour supprimer cet obstacle. Il y a une autre raison de la faire disparaître. J'estime que l'entretien des Indiens au Nord-Ouest coûte à peu près $40 par tête à l'Etat. Or, une lisière de terrain de six milles de largeur au sud de cette réserve rapporterait probablement une somme qui, placée à intérêt, suffirait à l'entretien des Indiens de la réserve. Elle rapporterait en moyenne $40 par tête, assez pour soustraire l'Etat à toute dépense ultérieure. Néanmoins, les Indiens établis sur l'autre partie de la réserve auraient encore deux fois autant de terres qu'ils peuvent en utiliser. C'est forcer la note, il me semble, que de dire qu'il est impossible de reprendre ces terres sans le libre consentement des Indiens. Ce principe ne s'appliquerait pas à la population d'aucune autre partie du pays.

Lorsqu'on a besoin d'un terrain pour établir un chemin de fer sur la propriété d'un particulier, on procède par expropriation suivie du paiement d'une juste indemnité, et les droits des particuliers ne sauraient enrayer le progrès de la nation. Je ne puis m'empêcher de croire qu'en usant d'une légère pression et en entamant des négociations, le ministère réussirait à obtenir des Indiens la rétrocession volontaire d'une partie de cette réserve. Si les Iindiens ne la cèdent pas de bon gré, le Gouvernement devrait faire une légère pression sur eux et ne pas permettre qu'on entrave les progrès de cette région en fermant à la colonisation cette étendue de pays.

M. R. L. BORDEN : Je désire ajouter quelques mots à l'appui de la proposition de l'honorable représentant de Qu'Appelle (M. Lake). Cette réserve, paraît-il, s'étend sur une distance de 24 milles le long de la voie principale du Pacifique Canadien entre Grenfell et Whitewood, et elle est située à une distance moyenne d'un mille et demi du chemin de fer. Elle couvre une étendue de 182,000 acres, renferme une population de 250 Indiens, et, l'an dernier moins de 900 acres de terre ont été ensemencés. Elle sépare la ville de Broadview de la population agricole qui se trouve au nord et les villes de Whitewood et de Grenfell d'une bonne partie du territoire qui alimenterait leur commerce. On m'apprend que la partie méridionale de la réserve n'est ni occupée, ni utilisée d'une manière appréciable par les Indiens. Naturellement, il faut

respecter scrupuleusement les droits des Indiens mais, lorsque 520 Indiens sont établis sur 182,000 acres situés dans une région dont les progrès sont rapides et qui se trouve à proximité du chemin de fer, le Gouvernement doit faire tout son possible pour améliorer la situation des blancs, sans causer de préjudice aux Indiens, mais en se rappelant qu'il doit agir à leur égard avec la bonne foi la plus insigne.

M. TURRIFF : J'approuve les paroles des deux députés préopinants. Cette réserve est située en grande partie, sinon entièrement dans ma circonscription électorale et, depuis deux ou trois ans, on a employé tous les moyens afin d'engager les Indiens à céder une partie de leur réserve. On pourrait vendre la moitié de la réserve au profit des Indiens qui conserveraient encore plus de terres qu'ils n'en peuvent utiliser. Le ministère a fait deux ou trois démarches pour obtenir des Indiens la cession de cette partie de leur réserve mais il a échoué dans chaque cas. Toutefois, j'espère que la prochaine tentative auprès des Indiens sera couronnée de succès.

J'ai fait tout mon possible, et je continuerai à le faire pour arriver à ce résultat, parce qu'il n'y a aucun doute que Whitewood, Broadview, et dans une certaine mesure Grenfell, ont grand intérêt à ce que la terre soit offerte en vente, afin qu'elle soit mise en culture.

M. R. L. BORDEN : A-t-on pris une partie de la réserve indienne pour le chemin de fer transcontinental national ?

M. OLIVER : On a pris 1,600 acres de la réserve indienne de Fort-William pour le transcontinental national.

M. R. L. BORDEN : A-t-on obtenu le consentement des Indiens à cet effet ?

M. OLIVER : Nous avons agi en vertu de la loi qui permet l'expropriation de terrains pour des fins de chemins de fer. Il n'y a que pour des fins de chemins de fer que l'on peut exproprier les terres des Indiens.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition est-elle contenue dans la loi des Affaires indiennes ?

M. OLIVER : Oui, l'article 35 de cette loi stipule de quelle manière l'expropriation des terres des Indiens peut se faire pour des fins de chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Je vois là une difficulté législative, et je trouve étrange que la loi accorde à une compagnie de chemin de fer de faire pour son propre bénéfice une chose que le Gouvernement n'a pas le droit de faire pour le bénéfice des habitants du pays. S'il est juste qu'une compagnie de chemin de fer qui exploite une entreprise à son bénéfice particulier et qui en même temps, jusqu'à un certain point, fait un service public, ait le droit d'exproprier, il semblerait également juste que, pour de bonnes raisons et dans l'intérêt d'un grand district, qui pourrait se développer très rapidement, on accordât de semblables pouvoirs à un tribunal qui pourrait être créé par le Gouvernement, soit à une commission soit à une division d'un ministère. C'est là une question qui demande l'attention immédiate du Gouvernement.

M. OLIVER : Cela est certainement digne d'attention. Le cas de la réserve Broadview n'est pas le seul dans l'Ouest, il y en a plusieurs autres, il n'y a aucun doute que ces réserves font tache sur le pays avoisinant et sont une entrave aux grandes entreprises publiques. Une fois que l'on a fait le tracé d'un chemin de fer pour relier certains points du pays, on ne pourrait sans causer des dommages, faire dévier ce tracé, ou abandonner sa construction pour satisfaire le caprice de personnes qui n'ont aucun intérêt a voir ce chemin de fer se construire. Sans doute une compagnie de chemin de fer n'a pas plus de droit qu'un particulier à s'emparer des terres des Indiens, car l'Indien est le propriétaire absolu de sa terre et on ne peut l'en déposséder sans son consentement.

Le droit moral de l'Indien est, sans aucun doute, le même, qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'une entreprise privée. C'est-à-dire que l'Indien est propriétaire absolu du sol et qu'il ne doit pas être privé de son droit, sans son consentement. Mais, dans le cas d'un particulier, comme dans le cas de l'Indien, il existe des nécessités d'intérêt public, en ce qui touche à un chemin de fer, qui permettent, jusqu'à un certain point, d'ignorer les droits privés. Quant à dire que dans l'Ouest, les conditions sont assez sérieuses pour nécessiter une législation spéciale et aussi draconienne que celle dont il a été parlé, à propos des réserves indiennes, c'est une question qui mérite considération.

C'est contre toutes les habitudes du gouvernement du Canada et de celui de la Grande-Bretagne de traiter les Indiens de cette manière. Mais l'intérêt public prime tout, et lorsqu'il s'agit de choisir entre ceux des Indiens et des blancs on ne peut naturellement ignorer ces derniers. Cela n'empêche pas cependant que la politique du département est de faire tous les efforts possibles pour obtenir des Indiens une cession amicale des terres qu'ils n'utilisent pas et qui auraient une valeur pour les blancs. Tout récemment le département a réussi à obtenir la cession d'une partie de la réserve de Kamsack sur le chemin de fer Canadian Northern, et quelque temps auparavant il avait réussi à obtenir la cession d'une partie de la réserve des Assiniboines, au sud de Sintaluta, et aussi une partie de la réserve de Battleford. On comprend si bien au ministère de l'Intérieur la nécessité de faire des efforts spéciaux pour obtenir la cession d'une partie de ces réserves indiennes que l'on a

fait des modifications considérables dans les conditions de cession, et nous espérons qu'il sera possible, en continuant ces efforts, d'obtenir ces cessions sans qu'il soit nécessaire de faire une loi spéciale à ce sujet. Cependant, je suis très heureux que le chef de l'opposition ait signalé cette question à l'attention de la Chambre, car cela fait comprendre au pays qu'elle ne peut pas être réglée par l'action officielle seulement, mais qu'il faudrait en arriver à une législation.

M. R. L. BORDEN : Je me permettrai de dire au ministre que les deux cas sont plus analogues qu'il semble le croire. Il n'y a pas de nécessité de s'emparer d'un terrain particulier pour les chemins de fer. On peut faire passer le chemin de fer alentour; mais la loi n'exige pas cela. Dans un cas vous faites passer votre chemin à travers une réserve indienne, et la loi vous donne le pouvoir d'exproprier, mais je ne sais pas si elle donne le pouvoir d'exproprier toute la réserve indienne. Je suppose que cela dépendra de la commission des chemins de fer et du consentement du ministre des Chemins de fer et des Canaux ; mais dans un cas comme dans l'autre vous avez le droit d'exproprier le terrain nécessaire pour la voie du chemin de fer. Dans l'autre cas le chemin de fer passe à deux milles de distance de la réserve indienne, mais le développement du pays, dont le chemin de fer est dans ce cas-ci la cause principale, fait surgir un établissement prospère à cet endroit. Je ne vois guère de différence entre prendre le terrain nécessaire à la voie du chemin de fer ou en exproprier une partie pour permettre à la population qu'amène le chemin de fer d'avoir son plein développement. Au point de vue de l'intérêt public, et c'est là ce qui nous occupe, il me semble que les raisons sont aussi bonnes dans un cas que dans l'autre. Je suis absolument de l'avis du ministre, qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou de toute autre entreprise publique, que l'on doit considérer avec soin la conduite à suivre et regarder les droits des Indiens comme sacrés. Si vous leur enlevez leurs terres vous devez leur en procurer d'autres ailleurs, et veiller aussi à ce qu'ils soient amplement compensés pour ce que vous leur enlevez. A ce point de vue il me semble que les deux cas sont à peu près semblables.

M. LAKE : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir les remarques du ministre, mais j'aurais beaucoup aimé à l'entendre dire qu'il fera un effort immédiat au sujet de cette réserve, parce qu'il y a longtemps que cette affaire traîne. Il y a des années qu'elle est en suspens et cependant rien ne paraît avoir été fait. Il me semble pourtant qu'avec un peu de diplomatie et de bonne volonté on devrait pouvoir réussir à s'entendre avec les Indiens, et si l'on s'y mettait pour tout de bon je ne vois pas pourquoi on ne réussirait pas. Je reconnais naturellement les droits des Indiens, et notre devoir est de considérer comme sacrés nos engagements envers eux.

M. M. S. McCARTHY : J'ai compris que le ministre nous a dit que l'on avait fait tous les efforts possibles pour obtenir l'acquiescement des Indiens à ce changement. On a fait certaines représentations au département au sujet de la réserve des Sarcis située à environ trois milles de Calgary. On me dit que ces représentations ont été faites par des amis du ministre à Calgary et par la chambre de commerce de cette ville. Je voudrais savoir comment le département s'y est pris pour obtenir le consentement de ces Indiens. Je vois dans le rapport du département des Affaires indiennes que la superficie de cette réserve est d'environ 69,120 acres et que la population totale est de 205 âmes. Il y a non loin de là des réserves indiennes dont l'étendue dépasse de beaucoup les besoins de ceux qui les occupent. Personne ne prétendra sérieusement que vous avez besoin d'autant de terres que cela pour 205 hommes, femmes et enfants, ou pour mieux dire pour 205 Indiens squaws et papooses. Je voudrais savoir quelles négociations ont eu lieu avec les Indiens au sujet de cette réserve.

M. OLIVER : Il y a déjà un certain temps que la question de la réserve des Sarcis est à l'étude. Dans le cours du mois de février dernier le département a envoyé chez les Sarcis un agent dans lequel il avait toute confiance, avec mission d'obtenir d'eux la cession de leur réserve. Cet agent était autorisé à offrir aux Indiens les meilleures conditions que nous pouvions leur accorder, vu que nous désirions beaucoup obtenir une cession d'au moins une grande partie de leur réserve, à cause de sa proximité de la ville de Calgary, et de sa valeur comme terrain agricole. Les Indiens cependant refusèrent de vendre; plus que cela ils refusèrent même d'entrer en négociations. Ils ne voulaient écouter aucune de nos propositions. Nous avons cru alors qu'il fallait mieux rompre pour le moment plutôt que de lutter contre la volonté manifeste des Indiens à cette époque. Je puis donner l'assurance à l'honorable député (M. M. S. McCarthy), que nous reprendrons les négociations au premier moment opportun et que nous offrirons aux Indiens pour les engager à céder leur réserve, tous les avantages que la loi nous permet de leur offrir.

M. M. S. McCARTHY : Le département a-t-il offert vers le même temps à d'autres Indiens d'entrer en négociations avec eux au sujet de leur réserve ?

M. OLIVER : Pas exactement dans le même temps, mais le même envoyé du Gouvernement a réussi à en arriver à une entente avec les Indiens de la réserve de Kamsack sur le chemin de fer Canadien du Nord.

M. M. S. McCARTHY : N'a-t-on pas obtenu la cession de réserves indiennes dans le voisinage de Battleford, de Prince-Albert et le long de la voie du chemin de fer canadien du Pacifique et de celle du Canadien du Nord ? N'en a-t-on pas obtenu aussi plus au nord ?

M. OLIVER : Ainsi que je viens de le dire nous avons obtenu l'année dernière la cession de la réserve de Kamsack sur le chemin de fer canadien du Nord. Nous avons réussi aussi à obtenir une cession de la réserve des Assiniboines à Battleford et d'une partie de la réserve d'Assiniboïa à Sintaluta.

M. FOWLER : Je voudrais demander au ministre si l'on a obtenu une cession de réserves dans la Colombie-Anglaise ou si l'on est entré en négociations pour en obtenir ?

M. OLIVER : Il n'y a pas eu de cession de réserves en ces dernières années dans la Colombie-Anglaise. On a, il y a deux ou trois ans, échangé une partie d'une réserve pour un autre terrain.

M. FOWLER : Où cet échange a-t-il été fait ?

M. OLIVER : A Hadley, dans la vallée de Similkameen.

M. FOWLER : A mon avis il est plus important d'obtenir des cessions de réserves dans la Colombie-Anglaise que dans le Nord-Ouest, parce qu'il y a beaucoup moins de terres agricoles dans cette province que dans les grandes provinces d'Alberta et de la Saskatchewan. Prenons par exemple deux réserves que je connais bien, une près de Kamloops et l'autre près d'Enderby. Ces deux réserves indiennes comprennent le meilleur terrain agricole qu'il y a dans le pays ; elles sont situées tout proche de ces deux villes qui s'agrandissent et progressent beaucoup. Il est très important pour le plus grand bien du pays que les Indiens soient éloignés de ces réserves et que la terre soit livrée à l'agriculture, pour laquelle elle est particulièrement propre ainsi qu'à la culture des fruits, car les Indiens ne font aucune culture. Ils laissent tout simplement la terre inculte dans une province où, ainsi que les honorables députés le savent, il y a peu de terrains agricoles. En outre, il est dangereux pour la moralité des Indiens de vivre si près des villes comme dans les deux cas que je cite. Ainsi que nous le savons les Indiens ne résistent pas aussi longtemps que les blancs à la tentation; ils acquièrent les vices de ces derniers plus aisément que leurs vertus.

Naturellement le Gouvernement doit protéger les droits et les intérêts des Indiens ; mais il serait d'une grande importance pour la population de ce district dont je puis parler en connaissance de cause, que le ministère fasse des démarches pour éloigner les Indiens de ces réserves en leur payant un prix raisonnable pour leurs terres. Ces terres se vendront un bon prix si elles sont offertes à l'enchère. On pourrait donner aux Indiens d'autres terres dans la province et dans des endroits moins rapprochés des villes. Je crois que c'est une question qui mérite d'être étudiée. Elle est très importante non seulement pour les Indiens, mais aussi pour toute la population de la Colombie-Anglaise.

M. OLIVER : Je comprends que les conditions dans la Colombie-Anglaise sont toutes spéciales, ainsi que le dit l'honorable député. Mais il y a cependant dans la Colombie-Anglaise une difficulté qui n'existe pas dans les territoires du Nord-Ouest, savoir que dans la Colombie-Anglaise le Gouvernement prétend avoir certains droits sur ces réserves. Conséquemment, pour être en mesure d'avoir un titre parfait de ces terres, il nous faudra traiter avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise aussi bien qu'avec les Indiens. La question est conséquemment plus compliquée que dans les Territoires. De plus, il peut se faire qu'il soit plus difficile de traiter avec les Indiens de la Colombie-Anglaise, parce qu'ils sont plus au courant des affaires et aussi parce qu'ils savent, aussi bien que tout le monde, que les terres qu'ils possèdent sont les meilleures qui existent et ils ne se soucient pas de les abandonner. Je puis dire aussi que les conditions que le ministère est autorisé à offrir aux Indiens, en compensation de la cession de leurs réserves, ne sont pas très favorables pour eux. Si le sentiment qui a été exprimé ici ce soir est général, cela vaudrait peut-être la peine d'étudier si les conditions que la loi permet aujourd'hui d'offrir aux Indiens pour leurs terres, ne pourraient pas être un peu moins strictes et plus favorables. Peut-être cela vaudrait-il mieux que d'adopter le moyen plus radical de l'expropriation. Le Gouvernement désire faire de son mieux pour obtenir ces terres qui sont susceptibles de grands développements, mais en même temps il n'oublie pas que la politique traditionelle de ce pays a toujours été de respecter très religieusement les droits que les Indiens ont en vertu de leurs traités.

M. FOWLER : Ceux qui ont fait le choix des terres pour les réserves des Indiens dans la Colombie-Anglaise leur ont certainement rendu entière justice, parce ces terres sont réellement les meilleures qu'il y ait dans le pays. Le ministre peut-il nous dire si le gouvernement de la Colombie-Anglaise rentre dans le droit de propriété de ces terrains après que ceux des Indiens sont éteints.

M. OLIVER : Le gouvernement de la Colombie-Anglaise prétend qui si une tribu sauvage disparaît, ou si elle abandonne une réserve, le droit aux terres de cette réserve revient à la province.

M. FOWLER : Mais lorsque l'on achète les droits des Indiens, est-ce que le gouvernement de la Colombie-Anglaise peut récla-

mer la propriété de la terre comme si les Indiens l'avaient abandonnée ? Je ne connais pas la loi à ce sujet. Se base-t-on sur un statut ou sur une décision judiciaire ?

M. OLIVER : On se base sur une convention qui a été faite entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et celui du Canada. Il n'y a jamais eu de décision judiciaire à ce sujet.

M. FOWLER : Alors le gouvernement de la Colombie-Anglaise peut exercer son droit seulement dans le cas où les Indiens abandonnent leurs terres. Je suppose qu'il faudrait ensuite savoir ce que l'on entend par abandon. Est-ce qu'une vente ou le départ des Indiens, ou encore leur abandon volontaire de la réserve, sans aucune compensation, est ce que l'on appelle un abandon ?

M. OLIVER : Le gouvernement de la Colombie-Anglaise prétend que du moment qu'une réserve devient vacante quelle qu'en soit la raison il a le droit de prendre possession de la terre.

M. HERRON : Dans l'ouest particulièrement, tout le monde admet la grande importance qu'il y a de respecter les droits des Indiens. Mais ainsi qu'on l'a dit ce soir dans cette Chambre, ces réserves ont pris une grande valeur dans plusieurs parties du pays. Dans le district que j'habite il y a une réserve pour les Indiens du Sang qui touche à la ville de Cardstone. Je ne suis autorisé par personne à demander au Gouvernement d'obtenir des Indiens l'abandon d'une partie de cette réserve, mais je sais que depuis plusieurs années on fait des efforts dans ce but. Cardstone est une ville qui se développe rapidement. C'est une des villes les plus prospères dans le sud des Territoires. et comme je l'ai dit, cete réserve s'étend presque jusqu'au centre de la ville qui enenvahit actuellement un coin de la réserve, jusqu'au point que la rue principale arrive perpendiculairement jusqu'à la clôture. Or ce serait d'un grand avantage pour cette ville si une partie de cette réserve pouvait être ouverte à l'établissement. Je ne sais pas quels sont les obstacles. Le ministre est au fait des circonstances, et je lui demanderai d'étudier le cas de Cardstone en même temps que celui des autres réserves indiennes.

M. OLIVER : Je connais parfaitement le cas dont parle mon honorable ami. Il y a quelques années on a essayé d'obtenir des Indiens un abandon de leurs droits mais on n'a pas réussi. Nous faisons actuellement des démarches pour reprendre les négociations avec les Indiens au sujet de ce morceau de terre et j'espère que nous allons réussir.

M. BENNETT : Qui possède le bail de la réserve Indienne du Sang? Quand a-t-il été fait, pour combien d'années et à quel prix?

M. OLIVER : La réserve n'est pas louée; mais on a fait en 1903 avec la McEwan Cattle Company, de Brandon, un bail qui lui accorde des privilèges sur la réserve.

M. BENNETT : Quel prix paie-t-elle pour ces privilèges?

M. OLIVER : Les locataires payent $5,000 par année, et le nombre des bestiaux qu'ils ont droit d'y mettre ne doit pas dépasser 7,000. Les locataires sont aussi tenus d'acheter des Indiens 700 tonnes de foin à $4 la tonne. Il y a aussi d'autres conditions concernant les coupe-feux, etc.

M. BENNETT : Est-ce que M. Peter Ryan et M. Charles Beck ne sont pas membres de ladite McEwan Cattle Company et leurs noms ne sont-ils pas inscrits au département comme les véritables locataires ?

M OLIVER : On m'informe que le département ne connaît rien des relations que peuvent avoir ces deux personnes avec ce bail.

M. BENNETT : N'y a-t-il pas eu quelque correspondance entre MM. Charles Beck et Peter Ryan et le Gouvernement au sujet de cette affaire?

M. OLIVER : Les fonctionnaires du département me disent n'avoir souvenance d'aucune correspondance.

M. BENNETT : Je puis dire au ministre qu'il faut que M. Beck soit victime d'une hallucination, car il paraît avoir une souvenance très parfaite de la chose. Il prend plaisir à se vanter d'avoir fait un bon marché avec le département des Affaires indiennes à Ottawa lorsqu'il a obtenu les fameux droits de pâturage sur la réserve des Indiens du Sang. Quel est le prix ordinaire par acre qui vous est payé pour un privilège de ce genre?

M. OLIVER : Le département a accordé deux baux de ce genre sur ces réserves indiennes, un sur la réserve des Indiens du Sang et l'autre sur celle des Piégans ; le prix du loyer est par tête de bétail et non pas par acre de terre. J'ai dit que le loyer payé dans le premier cas était de $5,000, avec une limite de 7,000 bestiaux.

M. BENNETT : Le prix ordinaire de ces baux n'est-il pas fixé à deux cents et pour combien d'années ce bail est-il fait ?

M OLIVER : Le bail est fait pour dix ans. Le droit de deux cents de l'acre dont mon honorable ami parle est celui que payent les détenteurs de baux de pâturage accordé par le département des Affaires indiennes.

M. BENNETT : Le ministre peut-il nous citer un autre bail de dix ans pour du pâturage?

M. OLIVER : Les seuls baux sur des réserves indiennes sont les deux que j'ai

mentionnés et ils ont été faits tous les deux pour une période de dix ans.

M. BENNETT : Puis-je demander à qui a été accordé le bail de la réserve des Piégans?

M. OLIVER : A Maunsell Frères, de Macleod.

M. BENNETT : Je ne connais pas les faits au sujet de ce bail, mais a-t-il été fait subséquemment au bail MacKenna?

M. OLIVER : La réserve des Piégans a été louée peu de temps avant la réserve des Indiens du Sang. La réserve des Piégans a été louée au commencement de 1903 et celle des Indiens du Sang un peu plus tard.

M. BENNETT : Le ministre comprend sans doute quels privilèges extraordinaires ont été accordés. En premier lieu on n'avait jamais accordé auparavant de baux pour plus de deux ans, et voici qu'on en fait pour dix ans. Le pire dans tout cela c'est que l'on obtient qu'un cent et quart de l'acre de ces personnes pour les terres qui sont connues par tout le monde comme étant les plus beaux pâturages du Nord-Ouest. On ne peut nier que Peter Ryan et ses collègues ne payent qu'un cent et un quart pour ces pâturages ; c'est le prix que donne le calcul que j'ai fait, et on les leur cède pour dix ans. Je suis surpris que les fonctionnaires du département n'aient pas entendu parler de M. Beck et de M. Ryan. M. Ryan est si intéressé dans ses pâturages qu'il s'y rend pour les voir et les admirer, et M. Beck fait de semblables pélerinages. Peut-être que si le ministre insistait un peu auprès de ses employés que ceux-ci pourraient se rappeler que MM. Beck et Ryan sont concernés dans cette transaction.

M. OLIVER : Il m'est impossible de dire à l'honorable député si ces deux personnes ont négocié avec le département. Mais il est facile de déposer les documents sur le bureau de la Chambre si l'on considère la question suffisamment importante.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les locataires ostensibles ?

M. OLIVER : The McEwan Ranching Company de Brandon.

M. BENNETT : Je crois que la Chambre sera surprise de voir que le ministre, qui a à ses côtés le chef du département, nous dise que ce fonctionnaire ne peut pas se rappeller que ces personnes ont figuré dans cette transaction, qui en est une de très haute importance. Peut-être que le sous-ministre pourra retrouver ses souvenirs si je lui rappelle la grande lutte qui a été faite en faveur des amis d'un honorable député de la Colombie-Anglaise qui eux aussi voulaient obtenir cette concession. M. Beck se plaisait à se vanter qu'il avait défait tous les concurrents en obtenant ces terrains pour 1¼ cent de l'acre, tandis que le prix courant des meilleurs pâturages dans les territoires est de deux cents. Et mieux que cela, qu'il avait obtenu un bail de dix ans pendant la durée duquel sa valeur serait augmentée, doublée, et cependant le ministre dit à la Chambre que le chef de son département ne se souvient pas que ces personnes ont figuré dans ces transactions. J'accepte la parole du ministre et les amis de M. Beck sauront alors quelle foi on peut avoir dans les déclarations officielles du gouvernement faites à cette Chambre.

M. OLIVER : Je ne sais pas si la Chambre porte autant d'intérêt à M. Beck que mon honorable ami, mais elle doit être intéressée à connaître ce que ces locataires obtiennent pour 1¼ cent qu'ils nous payent. J'ai dit il y a quelques instants que le terrain n'est pas loué à l'acre, mais que le prix en est basé sur le nombre de bestiaux qui y paissent. Mon honorable ami prend le nombre d'acres que contient la réserve et le nombre de bestiaux, et en rapprochant ces chiffres, il trouve que la terre est louée à 1¼ cent l'acre. Il ne sait peut-être pas que la plus grande tribu indienne du district, celle qui possède le plus grand nombre de bestiaux fait aussi paître ses bêtes à cornes et ses chevaux dans la même réserve. Les Indiens ont 11 étalons, 3,034 juments, 135 taureaux, 371 jeunes bœufs, 2,695 vaches à lait et 2,937 veaux, qui paissent sur la même réserve avec les 7,000 bêtes que la Compagnie McEwan a le droit d'y faire paître. Alors si l'on ajoute les 8,000 ou 9,000 bêtes que les Indiens ont sur la même réserve aux 7,000 de la Compagnie McEwan on arrive, si les chiffres de mon honorable ami sont exacts, lorsqu'il dit que nous ne recevons que 1¼ cent par acre, à trouver que le terrain est loué à raison de deux cents et demi par acre, ce qui est plus que les deux cents que le département de l'Intérieur reçoit de ses terres à pâturage. Au lieu de payer moins cette compagnie paye donc double lorsque nous tenons compte du nombre de bestiaux.

M. R. L. BORDEN : Quelle est l'étendue de la réserve ?

M. OLIVER : Environ 350,000 acres.

M. BENNETT : Mon calcul ne portait pas sur un chiffre aussi considérable, et j'arrivais à environ 1¼ cent. Sur cette base de 350,000 acres, cela ne donnerait que ¾ de cent par tête de bétail. Le ministre peut-il nous dire—j'admets tout de suite qu'il n'y a pas faute de sa part, car cela avait été fait avant son arrivée au ministère—si l'on a demandé des soumissions avant d'accorder cette concession ?

M. OLIVER : Non, on n'a pas demandé de soumissions. Le marché a été fait directement avec les Indiens avec la sanction du Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la loi à ce sujet ?

M. OLIVER : La loi ne dit rien au sujet de baux, elle ne parle que de ventes. Cette réserve contenait 350,000 acres de terre sur lesquels paissaient les bestiaux des Indiens, mais ce terrain ne rapportait pas d'autres revenus, et les Indiens n'en faisaient pas un usage très sérieux. D'autres propriétaires de bestiaux dans le voisinage se servaient, suivant la coutume, de la réserve comme champs de pâturage et les Indiens les laissaient faire. Le département a cru qu'il serait bon de retirer un revenu du pâturage dont les Indiens n'avaient pas besoin pour nourrir leurs bestiaux, revenu qui aiderait à leur entretien, et les Indiens obtinrent permission de faire ce marché en vertu duquel ils reçoivent un revenu fixe tous les ans, en retour de la permission qu'il donnent de laisser paître ces bestiaux sur leur réserve.

M. BENNETT : Les Indiens sont supposés être sous la tutelle du Gouvernement, et si, comme j'en suis informé, M. Peter Ryan a fait ce marché, c'était certainement prendre un avantage sur ces Indiens que de laisser M. Peter Ryan, qui a la réputation d'être habile en affaire, traiter lui-même avec eux. Le ministre a dit que les Indiens ne retiraient pas de revenu des autres propriétaires de ranches qui faisaient paître leurs bestiaux sur leur réserve. J'ai visité ce pays il y a quatre ans, et j'ai entendu quelqu'un dire que les Indiens retiraient quelque chose pour ce privilège. Il y a de forts soupçons que les Indiens ne cherchaient pas M. Peter Ryan ni M. Beck, mais que c'étaient plutôt ces deux derniers et d'autres personnes qui cherchaient à faire ce marché avec les Indiens. C'était un marché splendide pour ces messieurs, et l'on croit que la Compagnie McEwan n'est qu'un prête-nom pour cacher les locataires véritables. Il n'y a pas eu de concurrence publique, et il est fort probable que le public ne sera pas invité, non plus à faire concurrence au marché que M. Ryan et M. Beck se préparent à faire au sujet de Giant's Tomb. Si le sous-ministre peut trouver des lettres de M. Beck ou de M. Ryan au sujet de cette affaire, le ministre pourra les produire avec l'évaluation de M. Chitty, du bois sur Giant's Tomb, et l'évaluation de l'île à $9,000.

M. R. L. BORDEN : C'est là un état de chose qui ne semble pas du tout satisfaisant. Les Indiens ne sont que les pupilles du Gouvernement, et le marché doit être fait avec la couronne.

Si le Gouverneur est libre de passer, sans autorisation législative, un bail pour une période de dix ans, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas en passer un pour une période de cent ans. Le résultat de tout ceci, bien entendu, c'est que ceux qui exercent une influence sur le parti au pouvoir sont à même de conclure de très jolis arrangements au sujet de certaines de ces réserves du Nord-Ouest. S'il est désirable de passer un bail, alors il faudrait que la chose se fît en vertu d'un texte de loi, ou en vertu de règlements du département fondés sur un texte de loi. Le système actuel n'est ni dans l'intérêt public, ni dans l'intérêt des Indiens.

M. M. S. McCARTHY : Quel est le nom du fonctionnaire qui a conduit les négociations avec les Sarcis, en février dernier ?

M. OLIVER : C'est un intermédiaire qui n'est pas à l'emploi du département d'une manière constante et qui fut chargé spécialement de conclure cette convention. C'est également lui qui a conduit les négociations au sujet des Kamsacks. Je veux parler du révérend John McDougall, de Calgary, qui a habité le Nord-Ouest très longtemps. Il n'est personne dans le Nord-Ouest qui connaisse aussi bien les Indiens et qui possède aussi pleinement leur confiance. Le département retint ses services, croyant que c'était bien la meilleure chose à faire dans la circonstance.

M. M. S. McCARTHY : Qui a conduit les négociations pour la réserve située à proximité d'Edmonton ?

M. OLIVER : Il n'y a pas eu d'abandon de réserve dans le voisinage d'Edmonton depuis un an.

M. M. S. McCARTHY : Il en a été rétrocédé une près de Battleford, une près de Kamsack et une à Sintaluta. N'a-t-il pas été rétrocédé une réserve à proximité d'Edmonton depuis deux ans ?

M. OLIVER : Il n'a pas été fait de rétrocession depuis un an, ni même, si je ne me trompe, depuis deux ans; mais antérieurement il avait été rétrocédé une certaine étendue de ce qu'on appelle la réserve de Stoney Plain, une autre étendue de ce qu'on appelait la réserve de Michel, et une troisième étendue faisant partie de ce qu'on appelle la réserve d'Alexander. Il y a bien des années, il existait une réserve connue sous le nom de Passpasschase, bordant Strathcona au sud et qui fut rétrocédée, mais il y a de cela bien des années.

M. M. S. McCARTHY : La situation paraît être celle-ci, qu'il est très difficile d'obtenir le consentement des Indiens dans la partie méridionale; mais qu'il est facile de l'obtenir le long du parcours des chemins de fer du Grand-Tronc et Canadien du Nord.

M. LAKE : Dans la réponse que le ministre a faite, l'autre jour, j'ai compris qu'il parlait de toutes les réserves qu'on offre en vente actuellement. Voici ses paroles :

2. Nous avons l'intention de mettre en vente les terres suivantes, qui ont déjà été rétrocédées par les Indiens pour être vendues à leur bénéfice :

(b) Une partie de la réserve Alexander, n° 134, à environ 125 milles d'Edmonton, comprenant 9,518 acres, rétrocédés par les Indiens pour être vendus à leur bénéfice, et qui seront

subdivisés à aussi bref délai que possible, en vue de la vente.

Sioux, $4,514.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que cela veut dire ?

M. OLIVER : C'est une bande de Sioux qui s'est transportée au Canada en 1860, et qui, par suite de démêlés avec le gouvernement des Etats-Unis, n'a jamais pu y retourner. Ils ont toujours vécu dans le Manitoba depuis; et bien que notre Gouvernement n'y soit aucunement tenu, on a jugé opportun de les soumettre à un régime qui nous permît d'exercer une certaine police à leur égard.

M. R. L. BORDEN : Ces réserves sont-elles pour eux ?

M. OLIVER : Il leur a été assigné des réserves, et il leur a été assuré certains avantages; mais ils ne sont pas placés sur le même pied que les aborigènes.

Indiens—Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest—dépenses générales, $130,036.

M. R. L. BORDEN : Avant d'aborder la discussion générale de ce crédit, je demanderai au ministre s'il a des renseignements à fournir à la Chambre au sujet des écoles pour les Indiens, qui ont été discutées l'autre soir ?

M. OLIVER : Il existe plusieurs catégories d'écoles, presque autant que d'écoles. Elles varient également suivant les localités. Il est, cependant, un type d'école, qui a attiré particulièrement l'attention : l'école industrielle. Ce sont de grandes et dispendieuses institutions, installées dans des bâtiments construits aux frais de l'Etat et, dans deux cas, régies directement par le département des Indiens. Les autres écoles se rattachent aux missions des diverses sectes religieuses. Ces écoles furent établies, il y a nombre d'années, dans le but, pour être bref, de transformer les Indiens en civilisés, et ce n'est pas trop m'avancer, je pense, que de dire que jusqu'à présent cette tentative n'a pas eu tout le succès qu'on en attendait. De quelle mesure de succès allons-nous pouvoir nous contenter, tout en nous félicitant de n'avoir pas perdu notre temps, c'est là une question qui se prêtera toujours à la discussion. La question de l'utilité de ces écoles industrielles s'est imposée d'une manière assez sérieuse à l'attention du ministère, par suite de la difficulté qu'éprouvaient certaines des confessions religieuses chargées de la direction des écoles à se faire de bonnes finances aux termes des arrangements conclus à l'origine pour leur administration. J'ai eu une entrevue avec les représentants de plusieurs de ces confessions religieuses, j'ai prêté l'oreille à leurs doléances, j'ai discuté la question avec eux ; mais je n'ai pas encore pu en arriver à une décision assez nette pour me permettre d'énoncer un programme d'action. Tout ce que je puis dire c'est que le département se rend parfaitement compte de l'importance de la question et des intérêts en jeu, ainsi que des obstacles sérieux qu'il va falloir surmonter. Mais il importe que nous nous efforcions d'en arriver à une conclusion, qui, si elle n'est pas du goût de tout le monde soit, du moins, aussi satisfaisante que possible.

M. W. J. ROCHE : Bien qu'il me répugne beaucoup de critiquer les comptes de médecins, sachant qu'il n'est aucune classe de personnes qui mérite mieux les honoraires qu'on lui paye, je crois de mon devoir de signaler à l'attention du ministre un certain item de dépenses. En compulsant le rapport de l'auditeur général, je vois que le docteur Lafferty, de Calgary retire, en qualité de médecin de l'école industrielle de Saint-Joseph, des appointements de $300, plus ses frais ; pour l'école industrielle de Calgary, $200 ; pour ses frais à Ottawa, $200 ; en qualité de médecin de la réserve de Stoney, des appointements de $400 ; en qualité de médecin de l'agence des Sarcis, des honoraires de $300 ; une somme élevée pour voitures ; en qualité de médecin de la réserve des Pieds-Noirs, des honoraires de $600 ; plus ses frais ; soit un total de $2,000. Le ministre voudra-t-il dire comment il se fait que ce médecin ait le monopole de toutes les réserves situées à des distances variant de 50 à 60 milles de Calgary. Sûrement il doit se trouver des médecins établis en des endroits moins éloignés de ces réserves, et dont les frais de déplacement seraient beaucoup moins élevés. Serait-ce, par hasard, que ces médecins ne sont pas du bon parti ? J'ai visité Calgary dernièrement, et on m'a assuré que le docteur Lafferty s'était rendu à Ottawa en vue de se faire nommer sénateur ; mais je ne puis croire qu'il ferait payer par le Gouvernement ses frais de voyage dans une circonstance comme celle-là. Qu'y a-t-il qui force ce monsieur à se rendre à Ottawa en qualité de médecin de ces réserves ? Il faudrait que le ministre de l'Intérieur nous expliquât l'affaire, d'autant plus que ce monsieur exerce en même temps sa profession pour son compte particulier, où, pour me servir des paroles du directeur général des Postes reçoit du Gouvernement une subvention de $2,000 qui l'aide à concurrencer ses confrères de Calgary. Récemment, un directeur de poste de l'Ontario fut destitué parce que, à ce qu'on prétendait, ses appointements lui servaient comme de subvention de la part de l'Etat pour concurrencer ses concitoyens dans le commerce des épices ; et voici un médecin subventionné par l'état au montant de $2,000 qui exerce en même temps sa profession pour son compte particulier dans la ville de Calgary. Le ministre de l'Intérieur a peut-être quelque chose à nous dire là-dessus.

M. OLIVER : L'idée exprimée par l'honorable député, qu'il ne se trouve peut-être pas

de médecin disponible à proximité de ces réserves, est exacte. La population est très clairsemée dans cette région ; et il est virtuellement nécessaire, si l'on veut que les Indiens reçoivent les soins qui justifieraient le département de payer ces appointements, que le médecin soit domicilié à Calgary et offre, en conséquence, des garanties d'aptitudes d'un ordre élevé. La réserve des Pieds-Noirs est à 60 milles à l'est de Calgary ; celle de Stoney à 50 milles vers l'ouest; celle des Sarcis est attenante à Calgary, et il se trouve une école industrielle dans la ville même. Il n'y a pas de raison pour que le docteur Lafferty, ou tout autre médecin de Calgary, ne remplisse pas ces fonctions pour toutes ces réserves.

M. R. L. BORDEN : Et n'exerce pas sa profession pour son compte particulier en même temps ?

M. OLIVER : Je ne vois pas de raison pour qu'il ne se fasse pas, pourvu que le département des Indiens ait le droit de requérir d'abord ses services à l'exclusion de tous autres. Je ne vois pas de raison pour qu'il n'exerce pas sa profession pour son bénéfice particulier dans les intervalles où le département ne requiert pas ses services. Il paraîtrait que le docteur Lafferty n'est guère libre de se livrer dans une mesure appréciable à l'exercice de sa profession pour son bénéfice particulier, vu que ses visites aux réserves lui prennent presque tout son temps. Quant à l'item relatif aux frais de voyage, le docteur Lafferty est venue à Ottawa en mission officielle se rattachant à sa profession.

M. R. L. BORDEN : Qu'était-ce donc ?

M. OLIVER : Il s'agissait de discuter le régime des hôpitaux et le traitement des Indiens. M. Lafferty est un médecin d'une science remarquable, domicilié depuis longtemps dans le pays, et le département considère que ses avis et son expérience sont d'une grande utilité. A ce moment le congrès sur la tuberculose siégeait à Ottawa. Comme on le sait, la tuberculose est, de toutes les maladies, celle qui fait le plus de ravage parmi les Indiens de l'Ouest, et on a cru opportun d'inviter le docteur Lafferty à assister aux délibérations du congrès dans l'espoir qu'il en résulterait quelque bien.

M. R. L. BORDEN : Est-il venu ici par ordre du département ?

M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Il existe, j'imagine, une lettre ou un télégramme à cet effet ?

M. OLIVER : On m'informe qu'il est venu avec l'autorisation du département, mais sur la proposition du docteur Bryce, du département de l'Intérieur, qui se trouvait à Calgary et qui discuta certaines de ces questions avec le docteur Lafferty.

M. OLIVER.

M. R. L. BORDEN : Le docteur Bryce est-il fonctionnaire du département des Indiens?

M. OLIVER : Oui, du département des Indiens et de l'Intérieur.

M. R. L. BORDEN : Entrait-il dans ses attributions d'envoyer ce monsieur à Ottawa ?

M. OLIVER : L'honorable député admettra, j'en suis sûr, qu'il lui appartenait de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de mettre sur un meilleur pied le service médical.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi le ministre n'avoue-t-il pas tout de suite que le docteur Lafferty est venu ici dans le but de se faire nommer sénateur ? Cela nous éviterait bien des longueurs. Il serait peut-être à propos de le nommer médecin de toutes les réserves indiennes du Canada ; la chose serait plus simple. Le ministre de l'Intérieur ne voit pas pourquoi le docteur Lafferty s'abstiendrait de soigner les malades pour son propre compte. Qu'il veuille bien consulter là-dessus le directeur général des Postes. Si celui-ci était à son siège il pourrait lui répondre d'une manière plus concluante et convaincante que je ne saurais le faire. Le directeur général des Postes a exprimé l'avis qu'un directeur de poste, quand même il consacrerait tout son temps à l'exercice de ses fonctions publiques, n'a le droit de s'intéresser à aucun commerce quelconque. Cependant, on nous dit aujourd'hui que cette règle n'est pas applicable à un particulier qui exerce ses fonctions de médecin dans cinq réserves éloignées les unes des autres. Or, il paraîtrait qu'il y a des médecins qui sont établis dans des localités plus rapprochées de ces agences que le docteur en question ; mais on ne le croirait pas à entendre l'honorable ministre. Celui-ci fera bien de renoncer à ce système de défense et à se faire donner par son sous-ministre quelque excuse plus plausible.

M. OLIVER : Il ne se trouve pas à proximité de ces réserves de médecin qui, par ses aptitudes ou sa réputation, puisse soutenir la comparaison avec le docteur Lafferty.

M. R. L. BORDEN : C'est un assez mauvais compliment à faire à ces messieurs. Le ministre de l'Intérieur est-il suffisamment au fait des diverses aptitudes de ces personnes pour être à même de se prononcer ainsi sur leurs mérites respectifs. C'est certainement bien téméraire de sa part, surtout si l'on considère le peu de temps qu'il a été à la tête de ce département. Du moins, cela semblerait indiquer qu'il s'est appliqué très sérieusement à la direction de son département ou qu'il en connaît tous les détails, puisqu'il se trouve en mesure de déclarer que, des divers médecins qui sont établis à proximité de ces réserves, il n'en est aucun qui possède les aptitudes du docteur Lafferty. L'honorable ministre s'est évidemment mis au courant

de tous les détails administratifs se rattachant à son département dans une mesure beaucoup plus grande qu'aucun de ses prédécesseurs.

M. OLIVER : Il se trouve que je suis personnellement au courant des circonstances, et que je connais très bien la personne dont il est question. Il doit être clair pour tous que dans ces établissements éloignés, où la population est très clairsemée il n'est pas possible de trouver un médecin d'aussi grande réputation que dans une ville de 12,000 ou 15,000 habitants.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les médecins dont veut parler l'honorable ministre comme étant inférieurs au docteur Lafferty ?

M. OLIVER : Je ne crois pas qu'il y ait de médecin domicilié dans le voisinage de la réserve de Morley.

M. R. L. BORDEN : Alors comment pouvez-vous juger de ses capacités?

M. OLIVER : Je sais que s'il avait la réputation du docteur Lafferty, il ne serait pas établi à cet endroit.

M. W. J. ROCHE : N'y a-t-il pas un médecin à Cochrane entre la réserve de Stoney et celle des Sarcis? Je crois qu'il se trouve deux médecins à cet endroit. Sans vouloir porter atteinte au mérite du docteur Lafferty, je dirai qu'à ma connaissance il ne jouit pas d'une réputation aussi grande que l'honorable ministre le prétend; en tout cas, elle n'est pas supérieure à celle dont jouit le docteur Parks, établi à Cochrane. L'honorable ministre n'est pas aussi complètement au fait des circonstances qu'il voudrait nous le faire croire ; autrement il saurait qu'il se trouve des médecins dans ces endroits. A Cochrane, il s'en trouve deux le docteur Parks et le docteur Ritchie. Le docteur Parks, surtout, est un médecin très éminent, tout aussi éminent, sinon davantage, que le docteur Lafferty. Il s'en trouve un autre, le docteur Rose à Gleichen, à l'entrée de la réserve des Pieds-Noirs. Pourquoi fait-on venir un médecin d'un endroit aussi éloigné de Calgary, quand on a sur les lieux un homme parfaitement qualifié pour soigner les malades de la réserve? A mon avis la dernière explication du ministre ne le met pas en meilleure posture. Il a commencé par dire que le docteur Lafferty était venu ici pour affaires du département, au sujet de l'administration des hôpitaux. Mais, une fois poussé au pied du mur il déclare qu'il était venu assister au congrès de la tuberculose, sur l'avis du docteur Bryce. Je trouve qu'il n'a pas très bien réussi à nous expliquer le cas de ce monsieur.

M. R L. BORDEN : Le lieutenant-gouverneur débrouillard est récompensé au moyen d'un second terme d'office, et le candidat déconfit au siège de sénateur se fait payer ses frais de voyage.

M. HENDERSON : Dois-je comprendre que dans le cas où un Indien tombe malade, il faut envoyer quérir le médecin à 60 milles de distance ? Le malheureux aurait le temps de trépasser longtemps avant que le médecin arrivât sur les lieux.

M. R. L. BORDEN : Ou de se rétablir.

M. HENDERSON : Dois-je comprendre que ce médecin est le seul dont il soit loisible à ces Indiens de se servir et que, arrive que pourra, ils sont obligés d'attendre qu'il soit sur les lieux ? Le docteur Lafferty pourrait en ce moment être à 50 milles de distance à soigner quelque autre Indien ; et aussitôt de retour à Calgary, il lui faudrait faire encore 60 milles pour donner ses soins à cet autre patient. J'imagine qu'il n'y a ni ligne télégraphique, ni ligne téléphonique, pour avertir le médecin; il est donc nécessaire d'envoyer un messager à cette distance, et le médecin de son côté est obligé de s'y rendre en voiture. Un tel arrangment ne me semble guère être dans l'intérêt des Indiens. S'il se trouve des médecins établis à proximité de la réserve, on devrait par humanité permettre aux Indiens de requérir leurs services, quand même ces médecins ne seraient pas, au point de vue politique, aussi éminents que le docteur Lafferty. Il est étrange que, en dépit des frais considérables que l'on fait pour assurer aux Indiens des soins médicaux, on n'ait réussi à trouver qu'un moyen assurant à la population indienne un minimum de soins.

M. OLIVER : La position est celle-ci : Le Gouvernement, se chargeant de faire tout ce qu'il est possible pour maintenir les Indiens en bonne santé, ne croirait pas faire son devoir, dans les circonstances, s'il ne recourait aux services d'un médecin dont la compétence et l'habileté sont reconnues. C'est le cas du docteur Lafferty. Il fut nommé à une époque où il n'y avait pas de médecin établi à Gleichen. Il est vrai que Cochrane est plus près de Morley que n'est Calgary ; mais il est également vrai qu'il est aussi facile de se rendre de Calgary à Morley que de Cochrane à Morley, vu que le voyage se fait par chemin de fer et plus directement de Calgary. Bien entendu, il en est de même de l'école industrielle de Calgary. Comme il nous fallait employer un médecin de Calgary pour la réserve des Sarcis et pour l'école industrielle, nous avons cru qu'il n'était que raisonnable que le même médecin donnât ses soins aux Indiens de ces autres réserves, jusqu'à ce qu'il y eût des médecins d'éminence et de réputation établis dans des endroits rapprochés de ces réserves. Il est simplement absurde de prétendre qu'un médecin établi à Cochrane, a la même valeur et la même réputation que l'homme qui a une clientèle de plusieurs années dans une ville comme Calgary.

Si ces messieurs ont des talents et de la réputation, ils manifestent assurément fort peu de perspicacité, car autrement ils s'établiraient dans des centres où ils seraient à même de se faire une clientèle plus nombreuse.

M. R. L. BORDEN : C'est là montrer assez peu de considération pour les habitants de Gleichen et autres centres. A entendre le ministre, on pourrait croire qu'un médecin qui est jugé assez habile pour soigner la population blanche de Gleichen, ou d'une de ces autres petites villes, n'est plus à la hauteur de la position quand il s'git de soigner les Indiens de ces réserves. Les habitants de ces centres ont recours à ces médecins, et probablement sont satisfaits des soins qu'ils leur donnent. Cependant le ministre de l'Intérieur, qui ne les connaît guère, les stigmatise comme étant absolument inaptes à soigner les Indiens. J'imagine que le ministre ne se serait pas avancé autant, ne les aurait pas jugés de cette manière, n'aurait pas fait de ces comparaisons sans avoir fait au préalable une étude approfondie des diplômes du docteur Lafferty, ainsi que de ceux de ces autres médecins. Aura-t-il l'obligeance de nous dire où le docteur Lafferty, et où ces autres médecins, ont obtenu leurs grades respectifs ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire où ces divers médecins ont obtenu leurs grades. Mais je sais que le docteur Lafferty a été au premier rang des médecins dans la ville de Calgary depuis quinze ans. Et je sais également, et tout le monde sait comme moi, qu'un médecin ne saurait se faire une clientèle aussi payante dans un petit village que dans une grande ville. S'il a des capacités, il s'établira dans une ville, et non pas dans un village. Ce sont là des preuves que je soumets à l'honorable député ; elles sont beaucoup plus concluantes que toutes celles que l'on pourrait tirer de l'examen des diplômes.

M. R. L. BORDEN : Ne serait-il pas raisonnable de venir au secours de ces jeunes gens qui font la lutte pour la vie dans ces petits centres dont le ministre nous parle ? Cela ne vaudrait-il pas mieux que de grossir ainsi les magnifiques honoraires que d'après lui le docteur Lafferty se fait payer à Calgary. Il me semble que c'est un de ces cas dans lequel on prive les pauvres pour combler les riches.

M. W. J. ROCHE : Je ne crois pas que le ministre se soit mis sous un meilleur jour en nous donnant cette explication. Il se prononce sur les aptitudes de particuliers qu'il ne savait même pas établis à ces endroits. Il dit que le docteur Lafferty a de nombreux et riches patients à Calgary où il est établi depuis quinze ans ; et pourtant, il y a quelques instants il nous disait que le docteur Lafferty consacrait tout son temps à soigner les Indiens. Lorsque j'ai parlé des médecins établis dans les campagnes, j'aurais dû nommer le docteur Richardson établi à Canmore, à part les deux que j'ai mentionnés pour Cochrane et celui que j'ai mentionné pour Gleichen. Quant au jugement que le ministre porte sur ces messieurs n'est-il pas possible que, à l'exemple du docteur Lafferty, ils aient quelque autre moyen d'existence plus lucratif que l'exercice de la médecine, comme par exemple les spéculations sur les terrains, ou la culture des terres. Il n'est pas nécesaire pour un médecin de la campagne d'avoir un très grand nombre de patients pour être compétent et avoir de la réputation. Mais probablement que le ministre a donné l'explication la plus satisfaisante qu'il lui était possible de donner. Il est un autre item que je désire signaler à l'attention de la Chambre. A la page J-19 du rapport de l'auditeur général, je trouve le compte détaillé du docteur Spurgeon Campbell et des infirmières envoyés à l'agence de Norway-House, Manitoba. Je remarque cet article d'un chiffre très élevé : docteur S. Campbell, services 169 jours jusqu'au 10 avril, à $25 par jour. Puis, ses dépenses, $15 ; soit en tout $4,240 pour un an. Il y a deux infirmières, Mlle Langridge, 228 jours jusqu'au 8 juin, à $4 par jour ; et Mlle Webster, 228 jours jusqu'au 8 juin, à $4 par jour, soit en tout, y compris les attelages de chiens qui les ont conduits là-bas et les ont ramenés, plus de $7,000 pour ce voyage. Le ministre voudra-t-il dire s'il a éclaté quelque épidémie de petite vérole ou autre qui aurait nécessité l'envoi de ces personnes à l'agence de Norway-House et leur séjour là-bas durant plus de cinq mois et demi? Les infirmières y sont restées, je pense, sept ou huit mois. Je suis persuadé que si ce médecin était resté à Winnipeg, où il demeure, il n'aurait certainement pas gagné $25 par jour. Cette allocation me semble très généreuse.

M. OLIVER : On m'informe qu'il avait éclaté une épidémie de diphtérie à Norway-House, dans le mois de janvier ; et, afin de la faire cesser, on crut nécessaire d'envoyer là-bas un médecin et des infirmières, expédition qui, à cette saison, était nécessairement très onéreuse et méritait ample rémunération, en même temps qu'elle entraînait les dépenses indiquées dans le rapport de l'auditeur général.

M. W. J. ROCHE : Le ministre verra par le compte que le médecin a dû se rendre dans le mois de novembre, car il a été là 169 jours jusqu'au 10 avril. Cet item se trouve à la page J-19. Cette épidémie a-t-elle duré tout ce temps ? Combien y avait-il de patients sous les soins du médecin ?

M. OLIVER : Je ne saurais sur-le-champ fournir ces renseignements à l'honorable député, mais je les communiquerai à la Chambre plus tard, si on le désire.

M. W. J. ROCHE : Je pense être en mesure de donner une explication un peu plus satisfaisante que celle du ministre. La vérité c'est que le médecin et les infirmières se rendirent là-bas dès le mois de novembre, et qu'il ne se trouvait pas d'attelage de chiens pour les ramener. Ils furent donc obligés de rester là-bas jusqu'au printemps et se firent payer pour toute cette période bien qu'ils n'eussent rien à faire, le docteur Campbell à $25 par jour et les infirmières à $4 par jour. Je crois que c'est là la véritable explication. C'est parce que les fonctionnaires du département avaient négligé, de quelque manière, de prendre des mesures pour le voyage de retour que ces personnes ne purent revenir. Je sais que c'est ce qui est arrivé parce que j'ai moi-même employé une de ces infirmières depuis, et c'est l'explication qu'elle m'a donnée.

M. OLIVER : Je déposerai volontiers un rapport complet au sujet de cette affaire, si on le désire. Elle s'est produite l'année dernière, et je ne connais rien des circonstances.

M. W. J. ROCHE : Il est un autre item que je voudrais me faire expliquer. Je trouve à la page J-45 du rapport de l'auditeur général un item qui pourrait être exprimé un peu plus clairement:

Salaires jusqu'au 30 juin 1905 : agent, A.-J. McNeil, douze mois, $1,100 ; garde-magasin, A. Marshall, onze mois, $550 ; G. Hodgson, douze mois, $480 ; Otter, douze mois, $120.

Jusqu'à présent, tout est facile à comprendre. Mais voici des termes dont le sens ne me paraît pas aussi clair. Bouviers, à $15 par mois, Collier de Taureau, $45. Cette rédaction ne m'indique pas si c'est tant par mois, ou non, que l'on a payé. J'imagine que ce sont là le nom des bouviers. Il y a d'abord Collier de Taureau, $45. Est-ce là le nom d'un des bouviers ou est-ce $45 pour un collier de taureau ? Dans l'affirmative j'imagine qu'il s'agit d'un collier monté en argent. L'article suivant est ainsi conçu " Esquive-le-cheval ", $45. C'est payer assez cher ce tour d'agilité. Nous avons ensuite " Jean-la tache ", $165. S'il nous faut payer $165 pour une seule tache, j'imagine qu'il nous faudrait payer le double s'il y en avait deux. Puis, nous avons Jacques-de-la-belle-étoile, $15. Celui-là, sans doute, ne travaille qu'après le soleil couché. Puis nous lisons " Femme Sarcis " $75. Je ne veux pas trop insister auprès du ministre de l'Intérieur pour savoir ce que cette femme faisait, car je ne sais trop s'il s'agit d'une femme ou non. Mais s'il s'agit d'une femme, que faisait-elle donc? S'occupait-elle des troupeaux? Evidemment on croit aux droits de la femme là-bas. L'item suivant est ainsi conçu ; " Loup ", $45. Ensuite : " Aide-expéditeur, Tom Godin, douze mois, $60." Ai-je raison de penser que ces noms sont ceux des bouviers ? Car dans ce cas je dirai qu'ils sont aussi extraordinaires que ceux de quelques-uns des commettants de l'honorable ministre.

M. OLIVER : Ce sont les noms de bouviers.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Rapport du ministre des Travaux publics pour l'année 1905 (l'honorable M. Paterson.)

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre), propose que la Chambre lève la séance.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à savoir si les deux marchés, dont il a été question il y a quelques jours, pour la construction de deux sections du chemin de fer national transcontinental ont été adjugés.

Sir WILFRID LAURIER : Ils ne l'ont pas été.

(La motion est adoptée et la Chambre lève la séance à onze heures et cinq minutes du soir.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 2 avril 1906.

## 1re LECTURE

D'une proposition de loi (bill n° 73) relative à la compagnie du chemin de fer central de la Frontière à Kamloops et à Caribou.—(M. Duncan Ross.)

## PRESENTATION D'UN MEMBRE.

M. Alexander C. Ross, député élu pour la division électorale de Cap-Breton-nord-Victoria, est présenté par sir Wilfrid Laurier et M. A. Johnston.

## 1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AU PORT DE SYDNEY.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 74) relatif au port de Sydney en Nouvelle-Ecosse.

Monsieur l'Orateur, il y a quelques années, les commissaires du port de Sydney obtenaient l'autorisation d'emprunter la somme de $4,000. Depuis, la commission a acquitté la plus grande partie de cette dette, sinon le plein montant de cette dernière. En 1905, elle nous a demandé de l'autoriser à emprunter encore $4,000, soustraction faite de la balance due, s'il s'en trouvait,, La question fut renvoyée au ministère de la Justice qui déclara que cette corporation avait déjà emprunté le plein montant que la loi lui permettait d'emprunter. Il est donc néces-

saire d'adopter une loi permettant à cette compagnie d'emprunter $6,000.

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

## INCIDENT—LA CHAMBRE DE MATURATION DU FROMAGE A BROCKVILLE.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je veux, en toute justice pour mon honorable ami de Leeds (M. Taylor), faire allusion à une question qui était soumise à la Chambre le 27 mars. Ce jour-là, il a rappelé à la Chambre une réponse que j'avais faite la veille au sujet de la chambre de maturation du fromage à Brockville, et il a fait remarquer qu'il y avait des inexactitudes dans cette réponse. J'ai donné l'ordre d'élucider ce point, et je puis dire maintenant à mon honorable ami et à la Chambre que le comptable chargé de voir aux détails de cette dépense a fait erreur dans ses calculs. Voici l'explication que me fournit le sous-ministre :

Je constate que le comptable chargé de la vérification de cette dépense a commis une erreur dans ses calculs. C'est ainsi qu'on vous a envoyé une note disant que ces dépenses s'élèveraient à $18,661.34, tandis que, en réalité, elles devraient être de $20,831.50. Ces chiffres se trouvent dans le rapport de l'auditeur général, pour les années 1901-02, 1902-03, 1903-04, 1904-05, et pour l'exercice actuel jusqu'au 1er mars. Voici ce qu'on trouve dans les livres du département.

DEPENSES.

1901-02, construction, installation de machines, etc. (D—67-68), $7,553.26 ; 1902-03, entretien, ($3,086.04 (D—101-102) ; installation, $1,011.60. (D—100), $4,817.64 ; 1903-04, entretien, $2,265.95 (D—85) ; charroi, $1,076.30 (D—84), $3,342.25 ; 1904-05, entretien, $2,958.61 (D—17) ; charroi, $660 (D—66(, $3618.61 ; 1905-06, le 1er mars 1906, entretien, $1,333.24 ; charroi, $166.50, $1,499.74. Total, $20,831.50.

D'après les " Débats " (page 710) M. Taylor aurait prétendu donner le chiffre de cette dépense en s'appuyant sur les rapports de l'auditeur général pour les exercices se terminant au 1er juillet 1903, 1904, 1905. Le comptable ne peut dire quels item M. Taylor a compris dans ses calculs relativement aux deux premiers exercices, concordent avec les calculs de M. Taylor. Cependant, il semble que pour le dernier exercice, si l'on veut obtenir comme résultat le chiffre total cité par M. Taylor, il faut le répartir comme suit : $5,929 mentionnés à la page D-67 sous l'entête " la chambre de maturation du fromage à Brockvile, $2,958.61" ; puis l'item (page D-66), "transport à la chambre de maturation du fomage, $660 " ; sous la désignation générale de " dépenses pour l'industrie fromagère," on trouve à la page D-66 l'item suivant : " chambre de maturation de Brockville, fromage acheté et maturé, $1,732.72 ; " enfin, à la page D-67, on constate qu'on a payé $578.38 à N. G. Summerville, de Brockville pour services rendus à cette industrie jusqu'à la date du 30 avril 1905. En faisant l'addition du coût total des dépenses occasionnées par cette institution, on ne devrait pas tenir compte de ces deux derniers item. En effet, on a acheté du fromage de certains entreposeurs possédant des chambres de maturation frigorifiques, et on l'a revendu ; ces transactions ne pouvaient se rapporter aux opérations de cette chambre de maturation. Elles ont généralement rapporté des bénéfices, mais lorsque les pertes excédaient les profits, on ne les a pas portées au passif de cette institution, de même qu'on n'a pas inscrit dans le chiffre des profits les revenus qu'on retirait de ce commerce.

Quant aux appointements de M. Summerville, soit $578.38, on ne devrait pas les porter au compte des dépenses occasionnées par cette chambre de maturation, puisqu'il les a gagnés en faisant sa besogne ordinaire, et non pas en s'occupant spécialement de cette institution.

Je voulais donner ces explications afin de rendre justice à mon honorable ami et aux fonctionnaires de mon ministère.

## INCIDENT—LA NAVIGATION D'HIVER A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. ALEX. MARTIN (Queen's) : Avant qu'on aborde l'ordre du jour, je voudrais appeler l'attention de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries sur la réponse qu'il a faite à une interpellation relative à la navigation d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Il semble que cette réponse n'a pas satisfait la population de cette province ; elle lui paraît plutôt équivoque. La voici :

On a sur le chantier un steamer qui, avec un autre navire, fera cette navigation d'hiver.

On fait courir le bruit que le ministère a l'intention de se servir du steamer " Montcalm " à cette fin, mais notre population doute que ce navire puisse lui rendre des services appréciables sous ce rapport. Pour prouver à l'honorable ministre que je puis appuyer mes observations sur des preuves véritables, je vais citer, si la Chambre veut bien me prêter un moment son attention, un extrait d'un article que publiait l'un des principaux journaux de ma province :

Une nouvelle inquiétante nous arrive d'Ottawa. On dit que le gouvernement n'a pas encore décidé de faire construire un nouveau steamer destiné à la navigation d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et que la réponse faite à la question posée par M. Hughes, député, est de nature à tromper le public. D'après ce bruit, on construirait un nouveau navire brise-glace pour le golfe Saint-Laurent et le " Montcalm ", dont le travail n'a pas été des plus efficaces, serait désigné pour faire la navigation, l'hiver prochain, dans le détroit de Northumberland.

On a dit, en outre, qu'après son départ pour l'Europe, on avait adressé à l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable M. Préfontaine, dont nous déplorons tous la mort, un câblegramme lui demandant de ne pas conclure d'arrangements en vue de la construction d'un steamer. L'honorable ministre pourra peut-être nous indiquer la date où l'on a accordé cette entreprise de la

construction d'un steamer, et nous dire si ce navire sera terminé au 1er juillet. Aura-t-il l'obligeance de nous dire, en outre, si ce nouveau navire fera la navigation entre l'île du Prince-Edouard et le continent, ou bien si on a l'intention d'utiliser le " Montcalm " à cette fin ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je ne saurais donner de réponse définitive à l'heure qu'il est. Je dois examiner tout ce qui se rapporte à cette question, afin de connaître où en sont rendues les choses ; je pourrai répondre, demain, à mon honorable ami.

## LE " SEAGULL ".

M. BENNETT : Le ministère de la Marine a-t-il acheté le " Seagull " de la compagnie des chantiers de Parry-Sound ?

M. BRODEUR : Je ne le crois pas. Si mon honorable ami fait allusion au bateau que nous avions l'an dernier, il ne saurait être question d'un nouveau navire que nous aurions acheté.

## OBSERVATIONS SUR LE PROCES-VERBAL.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Je veux signaler à la Chambre une erreur que je relève dans le procès-verbal de la séance de vendredi,

Voici ce que j'y lis :

La Chambre reprend en considération la motion de sir Wilfrid Laurier :

" Que monsieur l'Orateur quitte maintenant le fauteuil," et l'amendement de M. Roche (Marquette).

Et le débat se continuant,—ledit amendement est retiré, avec le consentement de la Chambre.

Et la question étant mise sur la motion principale, elle est adoptée.

Ce n'est pas là un rapport exact de ce qui s'est passé. L'amendement proposé par l'honorable député de Marquette (M. Roche) n'a pas été retiré. Le " whip " du Gouvernement est venu me trouver et il m'a demandé si j'avais quelque objection au renvoi de la suite du débat. Je lui ai répondu dans la négative, et la discussion fut remise à plus tard sur la proposition de l'honorable député de Lisgar (M. Greenway). J'avais eu à m'occuper d'autres affaires, et je ne savais pas par le menu ce qui s'était passé. J'ai constaté, cependant, que la Chambre siégeait en comité des subsides. On m'a fait remarquer que ce rapport était irrégulier et je n'ai pas eu de peine à le croire puisqu'on avait proposé, d'abord, que la Chambre se formât en comité des subsides et qu'un amendement avait été soumis à l'effet contraire ; la discussion qui s'était engagée sur cette dernière proposition ayant été ajournée, il était parfaitement évident que la motion principale ne pouvait être posée de nouveau et que la Chambre ne pouvait se former en comité des subsides. J'ai discuté ce fait avec M. le greffier de la Chambre ; il m'a laissé entendre que l'amendement devrait être retiré au point de vue de la forme. J'ai refusé cela et j'ai dit à M. le greffier que je ne m'opposais pas à ce qu'on ignorât ce qui s'était fait en comité, du moment qu'il serait entendu que les crédits discutés et adoptés devraient être soumis de nouveau à la Chambre, dès que celle-ci se formerait de nouveau en comité des subsides.

Je croyais que le greffier m'avait compris, et je lui ai dit que je mentionnerais ce fait à l'honorable premier ministre qui lui-même avait été mis au courant de ce qui s'était passé. C'est ce que j'ai fait, et mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a consenti à cet arrangement. A mon retour, j'ai mis le greffier au courant de ce qui s'était passé, et je croyais que tout serait réglé ainsi qu'il avait été compris. Le greffier m'informa—et je lui rends ce témoignage—qu'à son avis, j'avais reconnu que sa première décision était juste. Ce n'était pas, cependant, mon intention première, Je crois donc que le procès-verbal de cette séance devrait être modifié de façon à laisser la question en l'état où elle se trouvait quand s'est terminé le débat sur la motion principale. Je répète, ce que j'ai déjà affirmé personnellement à l'honorable premier ministre, que tous les crédits votés vendredi soir, de cette façon irrégulière, devront être soumis de nouveau à la Chambre, lorsque celle-ci se formera en comité des subsides.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a raison; quand j'ai lu le procès-verbal de cette séance, j'ai constaté avec surprise qu'on indiquait que la motion de l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) avait été retirée; je partageais déjà l'opinion que vient d'exprimer mon honorable ami. Si M. le greffier veut corriger cette erreur, nous reprendrons la discussion de cette motion.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) par l'intermédiaire d'un de ses collègues—car je constate que mon honorable ami n'est pas présent—de déposer sur le bureau de la Chambre, aujourd'hui, quel ques-uns des documents auxquels il a fait allusion dans son discours de vendredi, à propos de la motion de l'honorable député de Marquette. Si certains de ces documents ne peuvent être trouvés dans les statuts, je crois qu'en toute justice on devrait les soumettre à la Chambre avant la reprise du débat.

A ce propos, je ferai remarquer à l'honorable premier ministre qu'il y a près de trois semaines, le 14 mars dernier, on a adopté des motions relatives au dépôt d'une trentaine de documents. Mon honorable

ami d'Hamilton (M. Barker) m'informe que deux de ces rapports ont été déposés. Je crois que nous devons surtout espérer que les documents dont nous avons demandé le dépôt aux différents départements deux ou trois semaines avant la session, soient soumis à la Chambre le plus tôt possible.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami parle de certains rapports du ministère de l'Intérieur?.

M. R. L. BORDEN : Oui, et de deux d'autres départements. J'espère que les documents dont on a spécialement demandé le dépôt, nous seront communiqués, sans retard.

## LE TRANSCONTINENTAL—ENTREPRISES ACCORDEES.

M. R. L. BORDEN : Les entreprises dont il a été question vendredi, ont-elles été accordées à certains soumissionnaires?

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement n'a pas encore reçu le rapport des commissaires. Cependant, si je ne me trompe, les documents relatifs à cette question seront demain à la disposition du comité des chemins de fer.

## 2e LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1re (bill n° 57) relative à la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne—(M. Belcourt);

La 2e (bill n° 59) constituant en corporation la "Women's Art Association of Canada"—(M. Grant);

La 31 (bill n° 60) constituant en corporation la "Inter-Ocean Fire Insurance Co."—(M. Bole);

La 3e (bill n° 60) constituant en corporation la "National Fire Insurance Co. of Canada"—(M. Zimmerman);

La 5e (bill n° 64) relative à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec—(M. Gauvreau);

La 6e (bill n° 65) relative à la compagnie de navigation Richelieu-Ontario—(M. Bureau).

## QUESTIONS.

### ACCIDENTS SUR LE SAINT-LAURENT.

M. BERGERON demande :

1. Combien d'accidents sont arrivés aux navires sur le fleuve Saint-Laurent en bas de Montréal depuis 1890 ?

2. Combien entre Montréal et Québec, et combien en bas de Québec ?

3. Combien de navires maritimes se sont échoués ou ont fait naufrage, quels sont leurs noms et quelle est la date de chacun de ces accidents ?

L'honorable M. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je regrette de ne pas avoir aujourd'hui les renseignements voulus. Je les aurai mercredi.

M. BERGERON : Si l'honorable ministre me dit qu'on est à préparer cette statistique, je réserverai ma question.

M. BRODEUR : Oh, oui.

### LES STATIONS AGRONOMIQUES.

M. A. MARTIN demande :

1. Quel est le nombre des fermes expérimentales maintenues par le gouvernement en Canada ?

2. Dans qulles provinces sont-elles situées ?

3. Quel montant annuel a été dépensé pendant les cinq dernières années pour l'entretien desdites fermes ?

4. Le Gouvernement se propose-t-il d'accéder aux demandes qui lui ont été faites d'établir une de ces fermes dans l'île du Prince-Edouard?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Cinq.

2. Nouvelle-Ecosse, Ontario, Manitoba, Saskatchewan et la Colombie-Britannique.

3.

| 1900-1901 | |
|---|---|
| La ferme expérimentale centrale, Ontario | $35,102 69 |
| La ferme expérimentale de Nappan, Nouvelle-Ecosse | 12,076 41 |
| La ferme expérimentale de Brandon, Manitoba | 10,493 75 |
| La ferme expérimentale d'Indian-Head, Saskatchewan | 9,630 17 |
| La ferme expérimentale d'Agassiz, Colombie-Britannique | 8,799 02 |
| Distribution de grains de semence | 3,897 96 |
| | $80,000 00 |

| 1901-2. | |
|---|---|
| *Ferme expérimentale centrale. | $48,607 87 |
| *Ferme expérimentale de Nappan | 14,536 43 |
| Ferme expérimentale de Brandon | 12,324 49 |
| Ferme expérimentale d'Indian-Head | 10,508 76 |
| *Ferme expérimentale d'Agassiz | 10,799 03 |
| Distribution des grains de semence | 5,223 42 |
| | $102,000 00 |

* Y compris l'importation de bestiaux de race.

| 1902-3. | |
|---|---|
| Ferme expérimentale centrale | $40,022 36 |
| Ferme expérimentale de Nappan | 11,499 95 |
| Ferme expérimentale de Brandon | 11,581 67 |
| Ferme expérimentale d'Indian-Head | 10,568 57 |
| Ferme expérimentale d'Agassiz | 10,455 63 |
| Distribution de grains de semence | 5,871 82 |
| | $90,000 00 |

1903-4.

| | |
|---|---|
| Ferme expérimentale centrale.. | $37,219 33 |
| Ferme expérimentale de Nappan.. | 12,085 32 |
| Ferme expérimentale de Brandon.. | 11,919 08 |
| Ferme expérimentale d'Indian-Head.. | 9,675 28 |
| Ferme expérimentale d'Agassiz.. | 7,534 11 |
| Distribution de grains de semence.. | 6,610 19 |

DEPENSES GENERALES.

Les dépenses affectées à ce crédit couvrent des chefs multiples et étaient dans le passé réparties entre la ferme centrale et les fermes secondaires. En voici la répartition :

| | | |
|---|---|---|
| Branche de la botanique et de l'entomologie, y compris les appointements des employés. | $4,098 81 | |
| Laboratoire de chimie, y compris les appointements des employés.. | 4,720 20 | |
| Traitements des directeurs, appointements de leurs secrétaires, des comptables et de leurs assistants.. | 6,137 51 | |
| | $14,956 54 | |
| | | $99,999 85 |

1904-5.

| | | |
|---|---|---|
| Ferme expérimentale centrale.. | $39,760 63 | |
| Ferme expérimentale de Nappan | 9,801 21 | |
| Ferme expérimentale de Brandon.. | 10,492 52 | |
| Ferme expérimentale d'Indian-Head.. | 8,131 79 | |
| Ferme expérimentale d'Agassiz.. | 8,283 64 | |
| Distribution des grains de semence.. | 7,962 35 | |
| Dépenses générales : | | |
| Branche de l'entomologie et de la botanique.. | $4,265 38 | |
| Laboratoire de la chimie.. | 4,952 48 | |
| Traitements des directeurs et autres.. .. | 6,350 00 | $15,567 86 |
| | | $100,000 00 |

4. Le projet est à l'étude.

L'ACTE D'INSPECTION DES GRAINES.

M. LAKE demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu au cours des douze mois quelques communications, résolutions, ou mémoires de personnes ou d'associations dans les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan demandant de modifier l'Acte d'inspection des grains au sujet de la définition des diverses classes de grains du Manitoba ?

2. Par qui ont-elles été envoyées ?

3. Le Gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de modifier ledit acte en ce qui concerne la classification ?

L'honorable M. PATERSON (pour l'honorable ministre du Commerce) :

1 et 2. Le ministre du Commerce auquel les communications de ce genre doivent être adressées, n'a reçu aucun de ces mémoires ou résolutions au cours de la période de temps désignée.

Le ministère a eu connaissance cependant de diverses communications, à ce sujet dans les journaux du Manitoba et les fonctionnaires l'ont discuté de vive voix en mainte occasion.

3. Le sujet est à l'étude.

LES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

M. BARKER demande :

Combien d'employés étaient au service de l'Intercolonial pendant les mois de juillet à décembre respectivement, au cours de chacune des années 1903, 1904 et 1905, et portés aux comptes suivants : (a) traction ; (b) dépenses de wagons ; (c) entretien de la voie ; (d) dépenses de stations ; (e) frais généraux ; (f) travaux à compte du capital ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

(*a*) COMPTE DE LA FORCE DE TRACTION.

| Par mille .... | 1314 | 1321 | 1446 |
|---|---|---|---|
| — | 1903. Nombre d'employés. | 1904. Nombre d'employés. | 1905. Nombre d'employés. |
| Juillet ..... | 1635 | 1823 | 2130 |
| Août..... | 1616 | 1833 | 2071 |
| Septembre... | 1632 | 1865 | 2072 |
| Octobre..... | 1639 | 1982 | 1994 |
| Novembre.. | 1667 | 2040 | 1999 |
| Décembre ... | 1664 | 2051 | 2102 |

(*b*) COMPTE DES DÉPENSES DE WAGONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Juillet. . .. | 1729 | 1859 | 2216 |
| Août..... | 1734 | 1869 | 2298 |
| Septembre .. | 1710 | 1896 | 2276 |
| Octobre ..... | 1721 | 2042 | 2263 |
| Novembre... | 1735 | 2092 | 2238 |
| Décembre... | 1713 | 2086 | 2223 |

(*c*) COMPTE DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Juillet..... | 1691 | 1561 | 1913 |
| Août.. . .. | 2067 | 2017 | 2379 |
| Septembre... | 2397 | 1857 | 1778 |
| Octobre..... | 2036 | 1588 | 1427 |
| Novembre... | 1008 | 1107 | 1233 |
| Décembre.... | 999 | 1085 | 1194 |

(*d*) COMPTE DES STATIONS.

| — | 1903. Nombre d'employés. | 1904. Nombre d'employés. | 1905. Nombre d'employés. |
|---|---|---|---|
| Juillet..... | 1267 | 1356 | 1425 |
| Août..... | 1268 | 1343 | 1422 |
| Septembre..e | 1299 | 1358 | 1429 |
| Octobre..... | 1305 | 1374 | 1417 |
| Novembre.... | 1320 | 1386 | 1423 |
| Décembre.... | 1319 | 1368 | 1459 |

(*e*) COMPTE GÉNÉRAL.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Juillet..... | 434 | 485 | 536 |
| Août..... | 494 | 478 | 549 |
| Septembre... | 503 | 473 | 546 |
| Octobre..... | 463 | 486 | 514 |
| Novembre... | 449 | 487 | 527 |
| Décembre... | 447 | 473 | 518 |

(*f*) COMPTE DES TRAVAUX IMPUTABLES AU CAPITAL.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Juillet ..... | 366 | 249 | 544 |
| Août..... | 132 | 230 | 625 |
| Septembre... | 138 | 377 | 658 |
| Octobre..... | 219 | 665 | 604 |
| Novembre.... | 312 | 540 | 666 |
| Décembre... | 206 | 52 | 359 |

## LE TARIF ALLEMAND SUR LES POMMES.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quels sont les droits différentiels imposés par le gouvernement allemand sur les pommes fraîches et les pommes tapées ?

2. Si les taux ont été modifiés, à quelle date ledit gouvernement a-t-il annoncé ce changement ?

L'honorable M. PATERSON (pour le ministre du Commerce) :

Vu que ni le tarif de douane allemand, qui a été en vigueur jusqu'au premier de mars, ni le nouveau tarif projeté ne donnent de détails sur les droits différentiels autres que ceux qui ont été fournis dans la réponse du 19 mars, le Gouvernement ne possède aucun autre renseignement officiel relatif aux droits imposés par le gouvernement allemand sur les pommes fraîches et sur les pommes tapées. Les droits qui ont été mentionnés dans cette réponse étaient ceux que prescrivait le tarif en vigueur à la date du 1er mars et sont les seuls chiffres officiels que le ministère possède jusqu'à présent.

Le gouvernement allemand a donné avis en 1903 d'un tarif nouveau, mais il était stipulé que " la date de la mise en vigueur du nouveau tarif serait fixée par décret impérial, sujet à la ratification du Bundesrath; par conséquent jusqu'à avis contraire, le tarif existant, celui du 15 juillet 1879 et ses amendements subséquents, publiés dans la première édition et les suppléments respectifs demeureront en vigueur, ce qui est supposé être le premier jour de mars 1906, car le " Trades Journal," du 22 février, dit que ce nouveau tarif sera mis en force à cette date.

Le nouveau tarif projeté a été discuté pendant plusieurs mois et beaucoup amendé après qu'il fut déposé. Le Gouvernement reçoit par l'intermédiaire du Bureau international des tarifs douaniers à Bruxelles, dès qu'ils sont publiés, copie de tous les tarifs de douane projetés, mais nous n'en avons pas encore reçu de nouveau concernant l'Allemagne. Il sera impossible de donner d'autres renseignements tant que le texte du nouveau tarif n'aura pas été reçu.

## LA COMPAGNIE DE PETROLE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. BARKER demande :

1. Quelque membre du Parlement est-il, à la connaissance du ministre des Chemins de fer, actionnaire, président, ou officier, ou directeur ou possède-t-il des intérêts dans les propriétés de la " New-Brunswick Petroleum Company," ou a-t-il été intéressé dans ladite compagnie en aucun temps depuis le 1er juillet 1902 ? Dans l'affirmative, quand, pendant combien de temps et de quelle manière ?

2. Quels sont ces députés ?

3. Quelles charges occupaient-ils dans ladite compagnie et quels intérêts avaient-ils dans ses affaires ?

4. Quels sont les noms, adresses et positions des divers officiers de ladite compagnie ?

5. Quels sont les noms et adresses des actionnaires de ladite compagnie ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui.

2. H. R. Emmerson.

3. Il était autrefois un des directeurs et président de la compagnie, et il en est aujourd'hui un des actionnaires.

4. F. W. Summer, de Moncton, président et directeur-gérant ; l'honorable M. A. D. Richard, vice-président ; Matthew Lodge, de Moncton, secrétaire. Le ministère ni le ministre ne savent quels sont les autres officiers de la compagnie.

5. Le ministère ni le ministre n'ont de renseignements à ce sujet, et n'ont pas les moyens de s'en procurer.

## M. J. H. LAMONT, DE PRINCE-ALBERT.

M. W. WRIGHT demande :

1. " J. H. Lamont, de Prince-Albert, représentant du ministère public, honoraires $902.65 " mentionné à la page M-4, vol. II du rapport de l'auditeur général pour 1905, est-il le même M. Lamont qui a siégé comme membre de cette Chambre pendant la session de 1905 ?

2. " A. Turgeon, honoraires, $1,306 ", mentionné à la même page du rapport susmentionné, est-il le même M. Turgeon, associé de M. Lamont, qui était membre de cette Chambre en 1905 ?

L'honorable M. R. LEMIEUX (Solliciteur général) :

1. M. Lamont démissionna comme représentant du ministère public, le 8 octobre 1904, parce qu'il était candidat aux honneurs parlementaires pendant les élections générales du mois de novembre 1904. Le rapport de l'auditeur général de 1905 couvre l'exercice expiré le 30 juin 1905, de sorte que le montant payé à M. Lamont était ses honoraires depuis le mois de juillet 1904, jusqu'à la date de sa démission, dans le mois d'octobre de la même année. Les représentants du ministère public recevaient des honoraires non un traitement fixe.

2. Nous ne le savons pas.

LE COMITE DES TELEGRAPHES.

M. MACDONELL (par M. Lancaster) demande :

1. Le rapport du comité spécial nommé à la dernière session pour faire une enquête et un rapport sur la question des téléphones contient-il des conclusions ou des recommandations sur les sujets qui lui ont été soumis ?

2. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de nommer au cours de cette session un comité sur cette même question dans le but d'en obtenir des conclusions et des recommandations sur cet important sujet ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le rapport est devant la Chambre et parle de lui-même. Le Gouvernement n'a pas l'intention de nommer un autre comité spécial dans le même but ou dans un but et pour des fins semblables.

MONTANTS PAYES A WOODS (LIMITED).

M. FOSTER demande :

Quels montants ont été payés à Woods (limited) pour articles fournis aux divers départements du gouvernement jusqu'au 31 décembre 1905,et quelles proportions de ces divers montants ont été payées en vertu de contrats donnés après demande de soumissions publiques ?

L'honorable M. AYLESWORTH (pour le ministre des Travaux publics) : Total des sommes payées par le ministère des Travaux publics jusqu'au 31 décembre 1905, $11,036.33.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, $426.90 ; par la commission du transcontinental, $16,125.29. Les achats que représentent ces montants, ont été faits en différents temps pour rencontrer des besoins urgents et sans soumission.

M. FOSTER : On ne m'a pas encore répondu à cette question. Il serait bien plus commode de charger quelqu'un de réunir toutes ces réponses en une seule. C'est une tâche d'attendre la réponse de chaque ministère séparément et de s'assurer ensuite que vous ayez obtenu les renseignements complets de chacun d'eux. Tel que c'est à présent, voyez-vous, nous n'avons reçu de réponses que de trois ministères et tant s'en faut que ce soit du plus important.

Sir WILFRID LAURIER : Y a-t-il d'autres ministères concernés ?

M. FOSTER : Oui. La question est : 'Quels montants ont été payés à Woods (limited) ?" On aurait dû faire un relevé général.

Sir WILFRID LAURIER : Réservons-la.

M. BRODEUR : Je crois que rien n'a été fourni au ministère de la Marine et des Pêcheries, car les fonctionnaires de ce ministère ne m'ont transmis aucune réponse.

M. FOSTER : Ce n'est pas une conclusion rigoureuse.

Sir WILFRID LAURIER : Réservé.

La question est réservée.

APPROVISIONNEMENT DU NAVIRE " ARCTIC ".

M. FOSTER demande :

1. Quel montant a été dépensé par le gouvernement fédéral pour articles fournis au steamer " Arctic " ?

2. Quelle partie de ce montant a servi à payer des achats faits après demande de soumissions publiques ?

3. Quel montant a été dépensé pour réparations au dit steamer, et quelle portion de ce montant a été payée pour des travaux donnés à l'entreprise ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $118,582.60.

2. Rien.

3. $29,839.75. Aucuns travaux n'ont été donnés à l'entreprise; ils ont été exécutés en partie dans les chantiers de Sorel et en partie dans les chantiers de Lévis.

APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES DE L'ETAT.

M. FOSTER demande :

Quel montant a été payé pendant le dernier exercice pour articles fournis aux steamers de l'Etat, et quelle portion de ce montant a été payée pour des achats faits après demande de soumissions publiques ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

| Navires. | Fournitures. | Combustible. | Vivres. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Druid..... | 3,238 56 | 8,774 62 | 3,285 60 | 15,298 78 |
| Lansdowne. | 6,989 54 | 6,900 41 | 7,591 76 | 21,481 71 |
| Laurier .... | 10,725 59 | 7,904 58 | 12,567 21 | 31,197 38 |
| Aberdeen .. | 4,335 72 | 11,116 89 | 7,215 34 | 22,667 95 |
| Minto..... | 5,867 63 | 13,407 64 | 14,953 49 | 34,228 76 |
| Stanley .... | 4,333 88 | 6,923 41 | 12,696 59 | 23,953 88 |
| Quadra ... | 6,799 59 | 5,104 00 | 7,294 45 | 19,198 04 |
| Champlain. | 1,893 63 | 4,211 60 | 3,520 68 | 9,625 91 |
| Montcalm.. | 4,134 77 | 20,015 69 | 4,453 48 | 22,603 94 |
| Eureka .... | 55 17 | ..... | 19 00 | 74 17 |
| | 48,374 08 | 84,358 88 | 73,597 60 | 206,330 52 |

PAIEMENTS FAITS A B. J. COUGHLIN.

M. FOSTER demande :

1. Quel montant a été payé à B. J. Coughlin pour approvisionnements depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905 ?
2. Quelle portion de ce montant a été payée pour des achats faits après demande de soumissions publiques ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $6,628.24.
2. Il n'y a eu ni soumissions ni contrats.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. $13,715.70.
2. A même la somme précédente, celle de $13,594.94 a été payée aux termes d'un contrat basé sur des soumissions publiques.

PHARE DU MOULIN A VENT A PRESCOTT.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) demande :

1. Combien a coûté l'installation du système d'éclairage au gaz acétylène au phare du Moulin à Vent, à l'est de la ville de Prescott ?
2. Quel a été le coût de l'entretien pour l'année 1905 ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $2,096.25 (doubles réservoirs).
2. $110.10.

PHARE DE DICKENSON'S-LANDING.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) demande :

1. Combien a coûté l'installation du système d'éclairage au gaz acétylène au phare de Dickenson-Landing ?
2. Quel a été le coût de l'entretien pour 1905 ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. L'installation n'est pas faite.
2. $125.

BOUEES A GAZ ACETYLENE.

M. TAYLOR (par M. Lancaster) demande :

1. Combien de bouées au gaz acétylène sont placées entre Lachine et Kingston ?
2. Combien a coûté leur mise en place ?
3. Quel a été le coût de l'entretien pour 1905, y compris les dépenses des steamers chargés du service de ces bouées ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 36.
2. Le coût de l'installation des appareils pour charger les bouées, y compris le chargement des brûleurs des lanternes, $2,945.
3. $31,246.57. Cela comprend la pose et l'entretien des bouées à gaz, des bouées-espars et le coût de l'entretien des phares, à l'exclusion des salaires des gardiens.

CANAL DE WILLIAMSBURG.

M. J. D. REID (par M. Taylor) demande :

1. Quel a été le montant de la dépense totale faite pour le personnel du canal de Williamsburg pour l'exercice expiré le 30 juin 1905 ?
2. Quel a été le montant total de la dépense faite pour les réparations au canal de Williamsburg pour l'exercice expiré le 30 juin 1905 ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. $20,683.54.
2. $21,492.46, pour l'exercice expiré le 30 juin 1905. Il doit y avoir une erreur dans l'autre partie de la question, car l'exercice qui y est mentionné n'expire que le 30 juin 1906.

LE PORT DE PORT-BURWELL.

M. MACDONELL (par M. Lancaster) demande :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour l'amélioration du havre de Port-Burwell ?
2. Dans l'affirmative, quand, et dans quels journaux ?
3. Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix ?
4. D'autres soumissions ont-elles été reçues ? Dans l'affirmative, de qui, et quels montants y étaient mentionnés ?
5. Les travaux ont-ils été commencés ? Dans l'affirmative, se continuent-ils ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (pour l'honorable ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Le 3 octobre 1905 dans les journaux suivants :

Le "Sun", d'Aylmer ; L'"Advance", de Dutton ; Le "Journal", de St. Thomas ; à Blenheim, le "News" ; à Galt, le "Reformer" ; à Ingersoll, le "Chronicle"; à Little Current, le "Manitoulin Expositor" ; à Hensall, l'"Observer ; à Belleville, l'"Ontario; à Chatham, le "News" à Cornwall, le "Freeholder"; à Guelph, le "Mercury; à

Hamilton, le "Times", le Herald"; à London, l'"Advertiser"; à Ottawa, le "Free Press", "Le Temps", le "Danebrog"; à Peterborough, l'"Examiner", le "Times"; à Stratford, le "Beacon"; à Toronto, le "Globe", le "Star", le "Hardware", le "North Ender"; à Windsor, le "Record"; à Woodstock, le "Sentinel-Review"; à Sarnia, l'"Observer" et le "Post"; à Milton, le "Reformer"; à Simcoe, le "Reformer"; à Mitchell, le "Recorder"; à Niagara-Falls, le "Review"; à Ste-Marie, l'"Argus"; à Listowel, le "Banner"; à Essex, le "Free Press"; à St-Catharines, le "Journal"; à Comber, le "Herald"; à Walkerton, le "Telescope"; à Gore Bay, le "Manitoulin Reformer"; à Dundas, le "Wentworth light".

3. Oui; à la compagnie de construction Pacific, au prix de $72,500.

4. Oui; de M. J. Haney et Roger Miller, $75,658; M. D. Conroy, $77,000; M. Randolph Macdonald, $79,000.

5. Non; mais il est entendu que les entrepreneurs se préparent à commencer les travaux.

## LE PORT DE RONDEAU.

M. MACDONELL (par M. Lancaster) demande :

1. Les soumissions ont-elles été demandées pour l'amélioration du port de Rondeau ?
2. Dans l'affirmative, quand, et dans quels journaux ?
3. Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix ?
4. D'autres soumissions ont-elles été reçues ? Dans l'affirmative, de qui, et quels montants y étaient mentionnés
5. Les travaux ont-ils été commencés ? Dans l'affirmative, se continuent-ils ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (pour le ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Le 27 avril 1905; dans les journaux suivants : à Blenheim, le "News"; à Chatham, le "News"; à Dresden, le "Standard"; à Ridgetown, le "Plaindeader"; à Wallaceburg, le "Herald"; à Woodstock, le "Sentinel-Review"; à Toronto, le "Globe", le "Star", le "Catholic Register", le "Truth"; à London, l'"Echo", l'"Advertiser"; à Guelph, le "Mercury"; à Brantford, l'"Expositor"; à Stratford, le "Beacon"; à Windsor, le "Record"; à Hamilton, le "Times" et le "Herald"; à Saint-Thomas, le "Journal"; à Peterborough, l'"Examiner" et le "Times"; à Ottawa, le "Free Press", "Le Temps", "Danebrog" et le "Dominion Presbyterian"; à Belleville, l'"Ontario"; à Brockville, le "Recorder"; à Cornwall, le "Freeholder"; à Kingston, le "Freeman"; à Kingston, le "Whig"; à Amherstburgh, l'"Echo"; à Galt, le "Reformer"; à Ingersoll, le "Chronicle"; à Little-Current, le "Manitoulin Expositor"; à Port-Hope, le "Guide"; au Saut Sainte-Marie, l'"Express"; à Wiarton, l'"Echo"; à Milton, le "Reformer"; à Acton, le "Free Press".

3. Oui; à la compagnie de construction Pacifique, au prix de $110,000.

4. Oui; de M. J. Haney et Roger Miller, $115,828; de MM. Quinlan et Robertson, $115,911; de M. Joseph Battle, $158,464.

5. Non, mais il est entendu que les entrepreneurs se préparent à commencer les travaux.

## LE PORT DE PORT-STANLEY.

M. MACDONELL (par M. Lancaster) demande :

1. Des soumissions ont-elles demandées pour l'amélioration du port de Port-Stanley ?
2. Dans l'affirmative quand, et dans quels journaux?
3. Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix?
4. D'autres soumissions ont-elles été reçues? Dans l'affirmative, de qui, et quels montants y étaient mentionnés ?
5. Les travaux ont-ils été commencés ? Dans l'affirmative, se continuent-ils ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (pour le ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Le 5 mai 1905; dans les journaux suivants : à Aylmer, le "Sun"; à Dutton, l'"Advance"; à Saint-Thomas, le "Journal"; à Galt, le "Reformer"; à Sainte-Marie, l'"Argus"; à Ingersoll, le "Chronicle"; à Amherstburg, l'"Echo"; à Sarnia, l'"Observer" et le "Post"; à Wiarton, l'"Echo"; à Milton, le "Reformer"; à Belleville, l'"Ontario"; à Brantford, l'"Expositor"; à Brockville, le "Recorder"; à Chatham, le "News"; à Cornwall, le "Freeholder"; à Guelph, le "Mercury"; à Hamilton, le "Times"; à Kingston, le "Freeman" et le "Whig"; à London, l'"Advertiser" et l'"Echo"; à Ottawa, le "Free Press" et le "Temps"; à Peterborough, l'"Examiner" et le "Times"; à Stratford, le "Beacon"; à Toronto, le "Globe" et le "Star"; à Windsor, le "Record"; à Woodstock, la "Sentinel-Review"; à Strathroy, l'"Age"; à Ottawa, le "Danebrog"; à Cayuga, l'"Haldiman-Advocate"; à Mitchell, le "Recorder"; à Walkerton, le "Telescope"; à Listowell, le Banner".

3. Oui, à MM. M. J. Haney et Roger Miller, au prix de $105,828.

4. Oui, de la compagnie de construction du Pacifique—prix, $111,000; de MM. Quinlan et Robertson—prix, 115,000.

5. Non, mais les entrepreneurs se préparent à les commencer.

## LE COUT DES WAGONS DE L'ETAT,

M. WILMOT :

1. Combien le Gouvernement a-t-il de wagons privés, et quels sont leurs noms ?
2. Quel en est le coût ?
3. Combien de milles ces wagons ont-ils parcourus pendant l'année expirée le 30 juin 1905 ?

4. Quelles ont été les dépenses occasionnées par l'usage de ces wagons pendant la dite année ?

5. A-t-il été payé quelque montant pour la traction de ces wagons pendant la dite année ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer) :

1. L'Etat est propriétaire de neuf wagons particuliers, savoir : le "Victoria", à l'usage du Gouverneur général ; l' "Alexandria", acheté pour l'usage du Gouverneur général, mais qui n'a pas encore servi ; l' "Acadia", à l'usage de la commission des chemins de fer ; le "109", à l'usage du ministre des Chemins de fer ; l' "Ottawa", le "28", le "75", à l'usage du gérant général de l'Intercolonial (détruit par le dernier incendie) ; le "37", à l'usage du gérant général du trafic de l'Intercolonial ; le "34", de l'Intercolonial, et le "35", à l'usage du payeur de l'Intercolonial.

2. Le "Victoria", construit en 1889, $11,938 ; l'Alexandria, construit par voie de soumission par MM. Rhodes et Curry, d'Amherst, $18,000 ; l' "Acadia", construit en 1904, $21,266.35 ; le "109", construit en 1901, $18,850 ; l' "Ottawa", construit en 1899 au prix de $11,265 ; le "28", construit en 1898 au prix de $4,500 ; le "75", construit en 1904 au prix de $15,000 ; le "37", construit en 1876—je ne sais ce qu'il a coûté ; le "34", construit en 1880 au prix de $5,977; le "35", ancien wagon de première, fut transformé en wagon particulier vers 1884.

3. Il est impossible de fournir ce renseignement, vu qu'il n'est pas tenu compte au ministère, à Ottawa, du nombre de milles parcourus par ces wagons.

4. Les dépenses occasionnées par la mise en usage du "Victoria" sont soldées par le Gouverneur général. Coût de la mise en usage de l' "Acadia", $1,610 ; du "109", $1,222.36 ; de l' "Ottawa", $1,156.17 ; du "28", $1,208.70; du "75", $701.45; du "37", $1,228 ; du "34", $1,053.70 ; du "35", $1,628.27.

5. Il n'a rien été payé pour la traction de ces wagons.

RESERVE DE REASSURANCE,

M. HENDERSON :

1. Quel était, lors de la dernière évaluation de l'actif de la compagnie, le chiffre de la réserve de réassurance que la compagnie d'assurance du Canada sur la vie était tenue de détenir d'après l'ordre du Gouvernement ? A quelle date le fonctionnaire désigné à cette fin par le Gouvernement a-t-il fait ladite évaluation ?

2. Quel était le chiffre de ce fonds de réserve, tel qu'il est dit ci-dessus, en ce qui concerne la "Sun Life Assurance Company" la "Manufacturers' Life Insurance Company," l' "Imperial Life Assurance Company of Canada" et la "Confederation Life Association" ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

| | |
|---|---|
| La "Canada Life" (évaluation du 31 décembre 1904).. .. .. | $23,852,411 |
| La "Sun Life" (évaluation du 31 décembre 1904).. .. .. .. | 10,608,719 |
| La "Manufacturers' Life" (évaluation du 31 décembre 1903).. | 4,452,857 |
| L' "Imperial Life" (évaluation du 31 décembre 1901).. .. .. | 760,415 |
| La "Confederation Life" (évaluation du 31 décembre 1905.. | 9,803,086 |

L'EMPLOI DE M. DANIEL WILEY.

M. ELSON :

1. Daniel Wiley est-il à l'emploi du Gouvernement ?

2. Dans l'affirmative, en quelle qualité et quels sont ses appointements ?

3. Quelle est la date de sa nomination ?

4. Quelles sont ses fonctions ?

Lhonorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Oui.

2. En qualité de commis de la douane à London, Ont.; ses appointements sont de $750 par année.

3. Son emploi à titre de surnuméraire remonte au 19 mars 1900 ; il fut nommé commis le 9 avril 1901.

4. Ses fonctions consistent à exécuter tous les travaux de plume que peuvent lui assigner le percepteur de la douane ou son suppléant, au port de perception de London.

ACHAT DE CARBURE,

M. FOSTER :

1. Quel montant a été payé jusqu'au 31 décembre 1905 à la compagnie des carbures d'Ottawa, quel est le prix de revient de chaque tonne de carbure et combien a-t-il été payé en vertu d'adjudications faites par voie de soumissions ?

2. A venir jusqu'au 31 décembre 1905, quel a été le chiffre de la dépense faite à Prescott relativement au dépôt qui s'y trouve et pour venir en aide à la navigation ?

3. Quelle partie de ces deniers a été payée en vertu d'adjudications faites par voie de soumissions ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $27,971.22 (transport compris) ; $65 la tonne (y compris le transport). En 1905, trois compagnies canadiennes ont été invitées à soumissionner ; la soumission de la compagnie des carbures d'Ottawa fut acceptée, étant la plus basse. Pour l'exercice 1905-1906, il a été acheté pour $17,485.97 de carbure. Je demanderai que la deuxième et la troisième parties de la question soient réservées, vu que je manque de renseignements.

M. FOSTER : Le ministre est-il bien sûr d'avoir indiqué dans sa première réponse le chiffre total de la dépense, ou simplement les sommes déboursées par son ministère ? Il s'agit de savoir combien il a été payé par les différents départements.

M. BRODEUR : Je ne parle que du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je ne sais pas si d'autres départements ont fait quelque déboursé de ce chef.

M. FOSTER : Quelqu'un devrait le savoir. Le secrétaire d'Etat est peut-être capable de nous renseigner.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas qu'aucun autre ministère ait acheté de carbure.

M. FOSTER : Le ministère des Chemins de fer n'en a-t-il pas acheté ?

M. EMMERSON : Non.

LE STEAMER "KESTREL".

M. FOSTER :

1. Quel est le tonnage du steamer "Kestrel"? Quel est le nombre de ses officiers et de ses hommes d'équipage ?
2. A quel usage le fait-on généralement servir ?
3. L'année dernière, a-t-il servi à quelque travail spécial ou à quelque mission particulière ?
4. Combien a coûté son entretien depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905 ?
5. Quelle partie de cette dépense représente le coût des approvisionnements, et ceux-ci ont-ils été fournis par voie d'adjudication ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Tonnage brut : 311 tonneaux. 5 officiers et 17 hommes d'équipage.
2. A la protection des pêcheries le long de la côte du Pacifique.
3. Comme il serait trop long de répondre ici à cette question, je renverrai l'honorable député à la page 326 du rapport des pêcheries pour l'année 1905.
4. $48,709.42.
5. $13,173.96. Il n'y a pas eu d'adjudication.

ACHAT D'HUILE.

M. FOSTER :

Quel montant a été payé jusqu'au 31 décembre 1905 à la "Canadian Economic Lubricant Company," et quelle partie de ce montant a été payée en vertu d'adjudications faites par voie de soumissions publiques ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : $32,418.11. La fourniture de l'huile à brûler et de l'huile à lubrifier a été donnée à l'entreprise par voie de soumissions.

L'EMPLOI DE M. M. W. H. NOBLE, B. H. FRASER ET J. F. FRASER.

M. FOSTER :

1. Quel est l'emploi respectif de MM. W. H. Noble, B. H. Fraser et J. F. Fraser ?
2. Quels ont été, pendant le dernier exercice, les fonctions, les appointements et les frais de déplacement de chacun d'eux ?
3. Combien chacun d'eux a-t-il dépensé au cours du dernier exercice ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. M. W. H. Noble est commissaire adjoint des phares. M. B. H. Fraser est adjoint de l'ingénieur en chef, et M. J. F. Fraser est commissaire des phares.

2. M. W. H. Noble représente le commissaire des phares à la commission des phares du Canada et remplit la plupart de ses fonctions en son absence ; M. B. H. Fraser représente l'ingénieur en chef à la commission des phares du Canada et remplit la plupart de ses fonctions en son absence. Les fonctions de M. J. F. Fraser consistent: 1. à faire l'inspection de ce qui se rattache à l'aide accordée à la navigation et de faire rapport à ce sujet ; 2. à surveiller la pose de tous les appareils d'éclairage requis par le service des phares et à en répondre ; 3. à répondre de l'entretien convenable de tous les appareils d'éclairage, et de toutes les bouées et balises. Les appointements de M. W. H. Noble sont de $1,700 par année ; ceux de M. B. H. Fraser et de M. J. F. Fraser, de $2,500 par année. Frais de déplacement : M. W. H. Noble, $1,569.41 (y compris les menus déboursés) ; M. B. H. Fraser, $1,729.10; M. J. F. Fraser, $1,700.35.

3. Ils n'ont rien dépensé à part leurs frais de déplacement et leurs menus déboursés, qui sont comme suit : M. W. H. Noble, $1,569.41 ; M. B. H. Fraser, $1,729.10 ; M. J. F. Fraser, $2,000.35.

PHARES.

M. FOSTER :

1. Quels phares ont été construits en totalité ou en partie pendant le dernier exercice financier ?
2. Quel montant a été dépensé pour chacun de ces phares ?
3. Quel a été le coût de chacun de ceux qui ont été terminés ?
4. Combien de ces phares ont été construits en vertu de contrats passés après demande de soumissions publiques ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 1, Cravenhurst-Narrows (O.) ; 2, Wilson-Channel (O.) ; 3, Stokes-Bay (O.) ; 4, Niagara (O.) ; 5, Britannia (O.) ; 6, Belle-Isle (Q.) ; 7, Entry-Island (Q.) ; 8, Pointe-aux-Sables (Q.) ; 9, Contrecœur (Q.) ; 10, Grondines (Q.) ; 11, Ile Sainte-Thérèse (Q.); 12, Verchères (Q.) ; 13, Ile Byron (Q.) ; 14, Ile-aux-Vaches (Q.) ; 15, Pointe-aux-Orignaux (Q.) ; 16, Parc Bellerive (Q.) ; 17, phare fixe dans le chenal (Q.) ; 18, terrasse de Beaujeu (Q.) ; 19, Champlain (Q.) ; 20, rivière Martin (Q.) ; 21, quai de Gaham (Q); 22, Gaspé (Q.) ; 23, Roberval (Q.) ; 24, St. Andrews (N.-B.) ; 25, Oak-Point (N.-B.) ; 26, Douglas-Island (N.-B.) ; 27, Shippegan (N.-B.) ; 28, Pointe-Edouard (N.-E.) ; 28, Ile Pictou (N.-E.) ; 30, port de Ketch (N.-E.) ; 31, jetée de Digby (N.-E.) ; 32, Thrumcap

(N.-E.) ; 33, Arichat-Ouest (N.-E.) ; 34, port de Wallace (N.-E.) ; 35, Pointe McMillan (N.-E.) ; 36, Gilbert-Cove (N.-E.) ; 37, Ile Spencer (N.-E.) ; 38, Canso (N.-E.) ; 39, Pointe-Munro (N.-E.) ; 40, rivière à l'Ours (N.-E.) ; 41, port de Shulie (N.-E.) ; 42, cap Tryon (I.P.-E.) ; 43, Point (C.-A.) ; 44, Lennard-Island (C.-A.) ; 45, Pilot Bay (C.-A.) ; 46, Scarlett Point (C.-A.).

2. 1, $500; 2, $1,363; 3, $2,207; 4, $6,745; 5, $325; 6, $48,795; 7, $729; 8, $9,150; 9, $5,762; 10, $2,990; 11, $8,000; 12, $1,264; 13, $6,000; 14, $1,969; 15, $5,068; 16, $158; 17, $75,554; 18, $25,000; 19, $2,615; 20, $4,711; 21, $74; 22, $200; 23, $442; 24, $4,415; 25, $1,560; 26, $1,741; 27, $1,500; 8, $2,134; 29, $1,600; 30, $500; 31, $443; 32, $1,900; 33, $857; 34, $2,541; 35, $349 ; 36, $189 ; 37, $645 ; 38, $3,-240 ; 39, $594 ; 40, $500 ; 41, $1,314 ; 42 $1,663; 43, $2,167; 44, $10,991; 45, $1,012; 46, $7,542.

3. 2, $1,363 ; 3, $640 ; 4, $6,745 ; 5, $325 ; 7, $5,540; 8, $9,150; 9, $22,760; 10, $2,990; 11, $8,000; 12, $1,264; 13, $6,700; 14, $1,969; 15, $5,298; 16, $158; 18, $25,000; 19, $2,615; 21, $74; 22, $200; 23, $442; 24, $5,650; 25, $1,560; 26, $1,741; 27, $1,500; 28, $2,134; 29, $1,600; 31, $460; 32, $1,900; 33, $916; 34,$2,750; 36, $1,050; 37, $645; 38, $3,240; 40, $500; 41, $1,314; 42, $1,663; 44, $11,600; 45, $1,012; 46, $7,542.

4. Vingt-trois.

TARIF ALLEMAND.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quels sont les tarifs différentiels imposés par le gouvernement allemand sur les pommes fraîches et les pommes séchées ?

2. Si les tarifs ont été modifiés, à quelle date ledit gouvernement a-t-il annoncé ce changement ?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes): Le Gouvernement n'a pas d'exemplaire ni aucune connaissance officielle des dispositions du tarif allemand qui est censé être entré en vigueur le 1er mars.

M. FOSTER : De cette année ?

M. PATERSON : Oui.

BUREAU DE POSTE DE THORNDALE.

M. ELSON demande :

1. Dans quel édifice ou dans quelle maison d'affaires se trouve le bureau de poste de Thorndale (Ontario) ?

2. Depuis combien de temps s'y trouve-t-il ?

3. Où était-il installé auparavant ?

4. S'il a été changé de place, quelle est la raison du changement et sur la demande de qui le changement a-t-il été fait ?

5. Quel est actuellement le directeur de la poste à Thorndale ?

L'honorable M. E. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Dans l'édifice Faulkner.

2. Depuis le 2 mars 1906.

M. BRODEUR.

3. Dans un édifice situé à environ 25 verges à l'ouest de l'enplacement actuel.

4. L'inspecteur des postes a fait rapport que l'édifice Faulkner, était plus avantageux par sa situation et ses dimensions que l'ancien bureau, et le département a suivi cet avis.

5. M. James W. Evans.

COUT ESTIMATIF DE LA SECTION CARDINAL DU CANAL DES GALOPS.

M. STAPLES demande :

1. Quelle a été l'estimation primitive des ingénieurs du département pour la construction complète de la section "Cardinal" du canal des Galops, en vertu du marché passé avec MM. William Davis et fils ?

2. Quel montant a été payé par le Trésor jusqu'à ce jour, et l'estimation finale a-t-elle été faite et payée ?

3. Quelle a été l'estimation primitive des ingénieurs du département pour la construction complète du canal des Galops, en vertu du marché passé avec MM. E. E. Gilbert et fils.

4. Quel montant a été payé par le Trésor jusqu'à ce jour, et l'estimation finale a-t-elle été faite et payée ?

5. Quelle a été l'estimation primitive des ingénieurs du département pour la construction complète du chenal nord du fleuve Saint-Laurent, en vertu du marché passé avec M. A. Cleveland ?

6. Quel montant a été payé par le Trésor jusqu'à ce jour, et l'estimation finale a-t-elle été faite et payée ?

7. Quelle a été l'estimation primitive des ingénieurs du département pour la construction complète du canal de la Pointe-Farran, en vertu du marché passé avec la compagnie canadienne de construction?

8. Quel montant a été payé par le Trésor jusqu'à ce jour, et l'estihation finale a-t-elle été faite et payée ?

L'honorable M. E. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. $1,362,140.

2. Le total des paiements est de $1,672,-784.85. Oui, l'estimation définitive a été payée.

3. $850,000.

4. Le total des paiements est de $629,-629.92. L'estimation définitive n'a pas été payée mais la cour d'échiquier a rendu une sentence finale de règlement avec E. E. Gilbert & Sons. La Gilbert Brothers Engineering Company a présentement une autre entreprise qui n'est pas encore complétée.

5. $750,000. Le total des paiements s'élève à $1,462,960. L'estimation définitive n'a pas encore été payée, les travaux n'étant pas encore complétés.

7. $750,000.

8. Le total des paiements est de $755,-417.97. Oui, l'estimation définitive a été payée.

BUREAU DE POSTE D'AMARANTHE.

M. BARR demande :

1. A-t-on demandé au ministre des Postes, par pétition ou autrement, d'établir un bureau de

poste sur le lot 26, 7me concession du township d'Amaranthe, comté de Dufferin (Ontario)?

2. Dans l'affirmative, se propose-t-il d'accéder à cette demande ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. M. John Park a demandé, dans le mois d'avril 1905, l'établissement d'un nouveau bureau de poste à l'endroit mentionné. Sa demande était accompagnée d'une pétition concluant dans ce sens.

2. Le département n'a pas jugé que les circonstances justifiaient l'établissement d'un nouveau bureau de poste à cet endroit.

QUAI A D'ESCOUSSE (N.-E.)

M. WRIGHT demande :

Quel montant a été dépensé pour la construction du quai du gouvernement à d'Escousse (N.E.) en 1903 ?

2. Quel montant a été dépensé pour réparer ledit quai en 1903, 1904 et 1905, respectivement?

3. La construction et les réparations dudit quai ont-elles été adjugées sur soumissions ? Dans la négative, pourquoi ?

4. Quels étaient les inspecteurs de la construction et des réparations dudit quai, et quelle somme a été payée à chaque inspecteur en 1903, 1904 et 1905 ?

5. Quelle a été la recette provenant de ce quai pendant chacune desdites années ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (au nom du ministre des Travaux publics):

1. $5,047.72.

2. En 1903, rien ; en 1904, $899.78 ; en 1905, $149.40.

3. Le département a demandé des soumissions dans les journaux pour la construction du quai, mais pour les réparations; on a cru qu'il valait mieux les faire en régie.

4. L'inspecteur de la construction était M. Thomas Morrisson, auquel on a payé $185. L'inspecteur des réparations : John Poirier ;

Sommes à lui payées en 1904, $66.75 ; en 1905, $25, formant un total de $91.75.

5. En 1903, rien ; en 1904, $45.27 ; en 1905, $56.31.

CHANGEMENT SUR LA LIGNE CANADA-EASTERN, EMBRANCHEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

M. CROCKET demande :

1. Ordre a-t-il été donné de transférer le bureau du chef du mouvement du Canada-Eastern, embranchement du réseau de l'Intercolonial, de Gibson (N.-B.), à Newcastle (N.-B.), ou à tout autre point sur la ligne mère de l'Intercolonial ?

2. Dans l'affirmative, à quel endroit le bureau a-t-il été transféré, quand l'ordre a-t-il été donné et pour quelle raison ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui.

2. A New-Castle (N.-B.); le changement a été autorisé par le département le 5 mars 1906, pour motif d'économie.

PAIEMENTS VERSES AU "FREE PRESS" DU MANITOBA ET AU "DER NORDWESTER".

M. LAKE demande :

Quelles sommes totales ont été payées par le Trésor aux compagnies de publication "Free Press" du Manitoba et au "der Nordwester", pour tous services quelconques, au cours des années financières écoulées entre le 1er juillet 1900 et le 30 juin 1905, faisant la distinction entre (a) exemplaires de journaux fournis ; (b) annonces ; et (c) autres impressions ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Le ministère des Postes a payé aux compagnies de publication du "Free Press" et du "Norwester" (Manitoba) depuis le 1er juillet 1900 les sommes suivantes :

AU FREE PRESS.

| Exercice. | Pour exemplaires fournis au département. | Pour annonce. | Autres travaux d'impressions. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1900-1901.... | 8 00 | ... ... ..... | |
| 1901-1902.... | 8 00 | 27 75 | |
| 1902-1903.... | 8 00 | 13 20 | |
| 1903-1904.... | 6 00 | 3 60 | |
| 1904-1905.... | 4 00 | 10 50 | |

AU DER NORDWESTER.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1900-1901.... | .... ..... | 10 50 | |
| 1901-1902 ... | ..... ..... | 24 05 | |
| 1902-1903.... | .... ..... | 10 80 | |
| 1903-1904.... | ..... | 9 00 | |
| 1904-1905.... | ..... | 18 30 | |

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Paiements faits aux compagnies ci-dessus par le département de l'Intérieur.

AU FREE PRESS.

| Exercice. | Pour exemplaires fournis au département. | Pour annonces. | Autres travaux d'impressions. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1900-1901.... | 101 71 | 870 67 | |
| 1901-1902.... | 5,500 00 | 1,691 73 | |
| 1902-1903.... | 1 00 | 1,208 93 | 1,350 00 |
| 1903-1904.... | 4,000 00 | 2,233 57 | 750 00 |
| 1904-1905.... | 12,375 00 | 1,869 53 | 3,900 00 |

AU DER NORDWESTER.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1900-1901.... | 510 00 | 25 00 | 8 60 |
| 1901-1902.... | 2,500 00 | 1,033 53 | |
| 1902-1903.... | 1,625 00 | 787 50 | |
| 1903-1904.... | 2,566 67 | 2,154 81 | |
| 1904-1905.... | 1,633 33 | 1,314 10 | 5,030 00 |

VACANCES DANS LA REPRESENTATION SENATORIALE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. FOWLER (par M. Lancaster) demande :

1. Combien la province du Nouveau-Brunswick compte-elle actuellement de vacances dans sa réprésentation au Sénat ?
2. Quand ces vacances se sont-elles produites ?
3. Quand le gouvernement se propose-t-il d'y pourvoir ?
4. Pourquoi n'y a-t-on pas pourvu avant la réunion du Parlement ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il y a deux sièges vacants dans la représentation, au Sénat, de la province du Nouveau-Brunswick. L'un est vacant depuis 1904, et l'autre depuis 1905. Le Gouvernement est à considérer la question du choix des nouveaux titulaires.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'a pas répondu à la dernière partie de la question.

Sir WILFRID LAURIER : La réponse, c'est que le Gouvernement avait alors et a encore aujourd'hui le sujet à l'étude.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ACCIDENT DE BELMONT.

M. LAURENCE demande :

1. Une enquête a-t-elle été faite par un commissaire ou fonctionnaire civil au sujet de l'accident arrivé sur l'Intercolonial le 6 décembre 1902 à la station de Belmont, dans lequel sept personnes ont perdu la vie ? Dans l'affirmative, quand, où et par qui a-t-elle été faite ?
2. Les parents ou autres personnes dépendantes ont-ils présenté des réclamations au gouvernement ? Dans l'affirmative, quelles mesures (s'il en est) ont été prises au sujet de ces réclamations ?

L'honorable M. H. B. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui. Le 19 février 1906, à Truro, par George M. Jarvis, surintendant régional du chemin de fer intercolonial.
2. Oui, il nous a été adressé des réclamations. Vu les circonstances, le département a cru qu'il serait à propos de soumettre une des causes à la cour d'échiquier en vue d'obtenir une décision applicable à toutes les autres, et il a avisé dans ce sens le département de la Justice.

LA SEIGNEURIE DE RIGAUD.

M. BOYER demande :

1. Le gouvernement a-t-il payé aux propriétaires de la seigneurie de Rigaud les sommes qu'il pouvait leur devoir en vertu de l'Acte Seigneurial de 1854 et ses amendements ?
2. Si oui, quelles sommes a-t-il ainsi payées et quand les a-t-il payées ?

M. OLIVER.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.
2. $67,777 le 23 décembre 1874.

RIVIERE SAGUENAY—QUAIS ET ESTACADES EN AMONT DE CHICOUTIMI.

M. PERLEY (par M. Martin) demande :

1. Quelle est l'estimation du coût total des quais et estacades en voie de construction au-dessus de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay ?
2. Quel est le revenu annuel estimatif provenant de ces travaux ?
3. Ces travaux serviront-ils à d'autres que ceux qui font le commerce des billots et du bois de pâte ? Dans l'affirmative, à quelle classe de personnes ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (pour le ministre des Travaux publics) :

1. $50,000.
2. $2,625 ; cependant, si les recettes ne sont pas suffisantes pour solder les frais d'entretien et d'exploitation, la compagnie de pâte de Chicoutimi est tenue, en vertu de son contrat, de combler ce déficit.
3. Bien que ces travaux soient destinés surtout à retenir les billes, ils empêcheront en même temps les troncs d'arbres d'être entraînés dans le cours inférieur de la rivière, où ils seraient un danger pour la navigation.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—DEPENDANCES DE LA GARE DE SAINT-PHILIPPE.

M. LAPOINTE ( par M. Johnston) :

1. Quel est le nombre de wagons de bois chargés et expédiés à la station de Saint-Philippe, dans le comté de Kamouraska, durant le dernier exercice financier ?
2. Le gouvernement est-il informé qu'il n'y a pas à ladite station une cour ou étendue de terrain suffisante pour le trafic du bois qui s'y fait ?
3. Est-ce l'intention du gouvernement d'acheter ou louer un terrain pour cet usage ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. A peu près 90 wagons.
2. La cour et le terrain avoisinant la gare ont une largeur d'à peu près cent pieds, étendue que l'on juge insuffisante ; mais comme le Parlement n'avait voté aucun crédit en vue de l'achat d'un terrain plus grand, on n'a pu rien faire.
3. Le département a mis la question à l'étude.

SERVICE DES NAVIRES DE L'ETAT.

M. FOSTER demande :

1. Quel est le nombre des officiers, hommes d'équipage et employés sur chaque navire au service de l'Etat.
2. Pendant combien de mois sont-ils employés par année ?
3. Quelles sont les fonctions de chacun d'eux?
4. Quel est le nombre des navires qui transportent des voyageurs ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. "Aberdeen", 37 ; "Druide", 30 ; "Montcalm", 62 ; "Champlain", 22 ; "Stanley", 40 ; "Minto", 42 ; "Lady Laurier", 44 ; "Lansdowne', 33; "Quadra", 24; "Gulnare", 28 ; "Shamrock", 13 ; "Brant", 11 ; "Bayfield", 24 ; "Canada", 61 ; "Kestrel", 22 ; "Curlew", 19 ; "Constance", 22 ; "La Canadienne", 27 ; "Vigilant", 30 ; "Petrel", 27 ; "Osprey", 19.

2. "Aberdeen", 8 mois ; "Druide", 8 mois ; "Montcalm", 12 mois ; "Champlain", 12 mois ; "Stanley", 12 mois ; "Minto", 12 mois ; "Lady Laurier", 12 mois ; "Lansdowne", 12 mois; "Quadra", 12 mois; "Gulnare", 6 mois; "Shamrock", 8 mois ; "Brant", 8 mois ; "Bayfield", 6 mois ; "Canada", 12 mois ; "Kestrel", 12 mois ; "Curlew", 8 mois ; "Constance", 8 mois ; "La Canadienne", 8 mois ; "Vigilant", 8 mois ; "Petrel", 8 mois ; "Osprey", 8 mois.

3. "Aberdeen", phares et bouées; "Druide", phares et bouées ; "Montcalm", glaces du Saint-Laurent ; "Champlain", traversée entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle ; "Stanley" et "Minto", service d'hiver des dépêches entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme ; "Lady-Laurier", phares et bouées ; "Lansdowne", phares et bouées ; "Quadra", phares et bouées ; "Brant", service des phares, "Bayfield", service hydrographique ; "Canada", protection des pêcheries ; "Kestrel", protection des pêcheries ; "Curley", protection des pêcheries ; "Constance", accise et douanes, en été, généralement employé au service des phares ou autres ; "La Canadienne", protection des pêcheries ; "Vigilant", protection des pêcheries ; "Pétrel", protection des pêcheries ; "Osprey", protection des pêcheries.

4. Trois.

M. FOSTER : Quels sont ces trois ?

M. BRODEUR : La note que j'ai en main ne l'indique pas, mais sans en être bien certain, je pense que ce sont le "Stanley", le "Minto" et le "Champlain".

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes): La réponse ci-dessus comprend le "Constance". Nous avons, en outre, à Halifax, un petit remorqueur manœuvré par trois hommes.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : L'honorable député tient-il à ce que nous lui donnions les noms des bateaux qui font le service de la quarantaine à la Grosse-Ile, à Halifax et dans la Colombie-Anglaise ? Je n'ai pas ici la liste de ces noms mais je pourrai la lui procurer.

M. FOSTER : Alors que la question soit réservée. Le ministre de la Marine et des Pêcheries aura-t-il l'obligeance de répondre à la quatrième question ?

M. BRODEUR : J'ai dit que ces bateaux étaient au nombre de trois.

M. FOSTER : Mais quels sont leurs noms?

M. BRODEUR : On n'a pas posé la question.

## AGENTS D'IMMIGRATION DE WINNIPEG ET MINEURS.

M. VERVILLE (par M. Ralph Smith) :

1. Le gouvernement est-il informé qu'il est rumeur que les agents d'immigration à Winnipeg recrutent des mineurs pour les propriétaires de mines à Lethbridge ?

2. Dans l'affirmative, quel nombre d'ouvriers ont-ils ainsi fournis ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Non.

2. Voir la réponse à la question n° 1.

## VOLS A L'INTERCOLONIAL.

M. FOWLER (par M. Lancaster) demande :

1. Le département des Chemins de fer sait-il que certains employés du département à Moncton ont été accusés publiquement d'avoir volé des articles appartenant au gouvernement?

2. Sait-il qu'un journal de Saint-Jean (N.B.) a annoncé que des employés avaient été pris sur le fait volant des articles appartenant à l'Intercolonial et que les coupables avaient remis à celui qui les avaient découverts de l'argent et lui avaient consenti un billet afin d'éviter le scandale ?

3. Le département s'est-il enquis des faits, et une enquête a-t-elle eu lieu ?

4. Le département des Chemins de fer a-t-il été informé que des employés ont volé des timbres-poste des bureaux du chemin de fer ?

5. Un rapport a-t-il été fait par un agent secret au service du département accusant un employé du département à Moncton ?

6. Une enquête a-t-elle été faite à la suite de ce rapport ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Un des employés à Moncton a été arrêté et accusé du vol de débris des ruines de bâtiments détruits par les flammes.

2. L'entrefilet en question a été relevé dans les journaux.

3. La question fait le sujet d'une enquête.

4. Non, le département n'a été avisé d'aucun vol de timbres-poste, mais simplement d'irrégularités commises dans l'emploi de ces timbres, lesquelles irrégularités ont éveillé des soupçons au sujet de l'usage qu'on en faisait.

5. Oui, il a été porté des accusations.

6. Oui, et on est arrivé à la conclusion qu'il se commettait des irrégularités ; on n'a réussi à établir la culpabilité de personne en particulier ; mais l'enquête a prouvé que le contrôle de la dépense de ces timbres était insuffisant ; en conséquence, on en a établi un autre.

COLONS SUR LA RESERVE FORESTIERE DE LA MONTAGNE DU DAUPHIN (RIDING MOUNTAIN).

M. W. J. ROCHE :

1. Le gouvernement se propose-t-il d'empêcher les colons de s'établir sur la réserve boisée de la montagne du Dauphin ?

2. Le gouvernement a-t-il l'intention de permettre aux colons établis dans les limites de la réserve dans le township 19, rang 19, à l'ouest du méridien principal, y compris les métis établis près du lac Clair, de rester sur leurs établissements actuels ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. A la suite d'une enquête minutieuse qui sera faite bientôt, cette question sera sérieusement mise à l'étude en vue d'arriver à une décision le plus tôt possible.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne le dépôt des documents suivants :

Copie de tous arrêtés du conseil ou autres autorisation pour l'exploration d'un chemin de fer d'embranchement entre la ligne mère du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et le pont Stanley ; aussi, copie de tous rapports d'ingénieurs, mémoires, correspondance, télégrammes et autres documents à ce sujet, y compris les demandes d'indemnité formulées par Austin J. Macneill et autres pour dommages causés à leurs propriétés par suite de ces explorations.—M. A. Martin.

Etat indiquant,—(a) Quelles quantités de poisson de différentes espèces, et lesquelles, ont été déclarées en douane pour l'exportation aux ports respectifs de Port-Arthur, Fort-William, Saut-Sainte-Marie, Ile Manitoulin et à tous les ports de la baie Georgienne au cours des exercices de 1890 à 1905, inclusivement ; (b) La valeur des articles déclarés ; (c) Le montant des droits payés sur ces articles ; et (d) Les pays où ces articles ont été exportés.—M. Boyce (présentée par M. R. L. Borden).

Copie (a) de tous les plans indiquant les propositions faites par tout chemin de fer ou autre compagnie, ou toute personne ou association de personnes au sujet l'expropriation de l'île Whitefish, dans la rivière Sainte-Marie (Ontario), ou de parties de cette île, et des terres submergées ou des eaux qui l'entourent ; (b) de toute correspondance entre le gouvernement fédéral et les autorités d'Ontario ou d'aucun département du gouvernement d'Ontario, et avec toute autre personne, maison d'affaires ou compagnie à ce sujet, et de tous les rapports de la commission des eaux limitrophes et de toute la correspondance échangée avec elle concernant la constuction, l'entretien ou la modification des barrages, forces hydrauliques et autres travaux ou constructions dans la rivière Sainte-Marie.—M. Boyce (présentée par M. R. L. Borden)).

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes ou autre correspondance échangée entre le gouvernement de l'île du Prince-Edouard ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement fédéral ou l'un de ses départements ou fonctionnaires au sujet de la propriété et de la surveillance des pêcheries et de toutes propositions faites par les autorités fédérales à quelque membre du gouvernement de l'île du Prince-Edouard de prendre entièrement à leur charge les bancs d'huîtres et autres fonds de pêche en attendant que cette question soit réglée.—M. Lefurgey (présentée par M. A. Martin).

Copie de la correspondance échangée entre les commisaires du pilotage, le secrétaire ou quelqu'un employés de la commission, à Sydney, Cap-Breton, et le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou quelqu'un des attachés de ce ministère, et de tous les décrets en conseil, règlements, mémoires, livres, documents et papiers indiquant :

1. Le montant versé chaque année au fonds de retraite des pilotes, du 31 décembre 1896 au 31 décembre 1905, respectivement ;

2. Le montant versé au fonds de secours des veuves et orphelins des pilotes, du 31 décembre 1896 au 31 décembre 1905, respectivement ;

3. L'emploi qui a été fait de ces fonds chaque année durant la période ci-dessus mentionnée ; le montant en caisse le 31 décembre 1905 ; l'intérêt qu'il porte ; où il est déposé ; la garantie sur laquelle il repose pour le bénéfice des veuves et des orphelins des pilotes ;

4. Le montant en caisse de ces fonds respectifs, le 31 décembre 1896.

Aussi, toute autre correspondance (s'il en existe) sur ce sujet.—M. Boyce (présentée par M. R. L. Borden).

Copie de tous rapports et communications du surintendant des assurances au gouvernement ou au ministre des Finances en 1903, en 1904 et 1905 au sujet de l'opportunité ou de l'urgence de modifier de nouveau l'Acte des assurances ou concernant les défectuosités de cette loi.—M. R. L. Borden.

Copie de toute correspondance et de tous les contrats (s'il en est) concernant le phare du lac Ocèbe, sur la rivière Maganetawan, district de Parry-Sound, et de tous les bordereaux de paie des hommes employés par le ministère de la Marine et des Pêcheries à la consctruction de ce phare.—M. Bennett.

Copie du décret en conseil nommant M. W. A. Weeks pour faire une enquête sur certaines affaires en litige au sujet de terrains expropriés par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et de certaines autres matières se rapportant à ce chemin de fer. Aussi, copie de la preuve et du rapport de M Weeks sur cette affaire.—M. A. A. McLean (présentée par M. A. Martin).

Copie de toute la correspondance, des annonces, soumissions, pièces justificatives des paiements, rapports sur les progrès des travaux, et de tous les autres papiers concernant les améliorations à l'entrée est du port de Toronto, depuis le 1er juillet 1904.—M. Macdonell (présentée par M. Lancaster).

Copie de toute la correspondance, des annonces, soumissions, pièces justificatives des paiements, rapports sur les progrès des travaux, et de tous autres papiers concernant le prolongement du brise-lames dans le port de Toronto, depuis le 1er juillet 1904.—M. Macdonell (présentée par M. Lancaster).

Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et toute personne de Lethbridge au sujet de la grève des houilleurs de Lethbridge et de l'intervention de la gendarmerie

à cheval en cette affaire.—M. Ralph Smith (présentée par M. Macpherson).

Copie de la correspondance échangée avec le gouvernement impérial au sujet de la pétition des imprimeurs anglais se plaignant d'avoir été amenés en ce pays au moyen de fausses représentations quant à la main-d'œuvre au Canada, et de tous papiers à ce sujet.—M. Verville (présentée par M. Macpherson).

Copie de toute la correspondace, des lettres, télégrammes, mémoires ou autres documents entre le ministère des Postes ou aucun de ses fonctionnaires et toutes personnes concernant le transfert du bureau de poste de Thorndale (Ont.), de la maison d'affaires de M. J. Falconer.—M. Elson.

## RENVOI A UN COMITE DU BILL RELATIF AU CERTIFICAT DE CAPITAINE ET DE SECOND DE NAVIRE.

L'ordre du jour appelle :

La suite de la discussion en comité sur le bill tendant à modifier la loi sur les certificats de capitaine et de second de navire.—(M. Lancaster.)

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose :

Que le bill soit rayé du rôle et renvoyé à un comité spécial composé de MM. Bennett, Bickerdike, Brodeur, Clarke, Fitzpatrick Lancaster, Lefurgey, Macdonell, Macpherson, McCarthy (Simcoe), McLean (Lunenburg), Pardee et Stockton avec pouvoir de faire rapport de temps à autre et d'envoyer quérir personnes et papiers.

M. LANCASTER : Je ne m'y oppose pas. Rien n'importe de réserver l'ordre jusqu'à la réception du rapport.

M. BRODEUR : D'après le règlement de la Chambre, il faut renvoyer le bill au comité qui devra faire rapport au cours de la session. Lors de la réception du rapport, le bill sera inscrit de nouveau à l'ordre du jour.

M. LANCASTER : Très bien.

(La motion est adoptée).

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Si le débat finit assez tôt, demain, quelle autre tâche entreprendra la Chambre ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous délibérerons en premier lieu le bill relatif à l'observance du dimanche, puis nous reprendrons le débat sur la motion du député de Marquette (M. W. J. Roche). Si la Chambre se forme en comité des subsides, nous étudierons le budget du ministre de l'Intérieur.

(La motion est adoptée et la séance est levée à cinq heures moins cinq minutes.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 3 avril 1906.

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

## CERTIFICATS DES CAPITAINES ET DES SECONDS DE NAVIRES.

M. LANCASTER propose :

Que monsieur J. G. H. Bergeron soit adjoint au comité spécial auquel a été renvoyé le bill (n° 7), en remplacement de M. Lefurgey.

(La motion est adoptée.)

## 1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. JOHN CRAWFORD (Portage-la-Prairie) dépose un bill (n° 75) tendant à ériger en corporation la compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique.

Monsieur l'Orateur, ce bill tend à l'obtention d'une charte dont l'objectif vise la construction de certaines lignes d'embranchement dans l'est et dans l'ouest du Canada. Ces lignes seraient utilisées comme partie du réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

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

## 1re LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1re, (bill n° 76) concernant la maison Révillon Frères (M. McCool) ;

La 2e, (bill n° 77) relative à la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton (M. M.-S. McCarthy) ;

La 3e, (bill n° 78) relative à la compagnie du Grand chemin de fer central du Nord-Ouest (M. W. J. Roche) ;

La 4e, (bill n° 79) relative à certains brevets de M. Chester Burnell Duryea (M. Belcourt) ;

La 5e, (bill n° 80) relative à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord à Oménica (M. Leighton McCarthy) ;

La 6e, (bill n° 81) relative à la compagnie du téléphone Bell du Canada (déposée, au nom de M. Bureau, par M. Demers).

## 1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AUX COMPAGNIES DE MESSAGERIES.

M. G. O. ALCORN (Prince-Edouard) demande à déposer une proposition de loi (bill n° 82) relative aux compagnies de messagerie.

Monsieur l'Orateur, l'objectif visé par cette proposition de loi s'impose, il me semble, à l'approbation générale. Le principe consacré ici, c'est que les messageries, dans l'exploitation de leur industrie et les péa-

ges qu'elles peuvent exiger pour leurs services, soient soumises à la juridiction et à la direction des commissaires des chemins de fer. Que les députés veuillent bien comparer le texte de cette proposition de loi avec celui de la loi des chemins de fer de 1903, et ils comprendront que je ne cherche ni à faire sanctionner ici une nouvelle disposition législative, ni à faire consacrer quelque innovation en fait de principe, sauf le principe en question, mais que je me contente d'emprunter au texte de la loi en question les articles qui paraissent applicables aux messageries.

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

## INCIDENT—LE TRAVAIL DES CHINOIS ET LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre aborde l'étude des questions portées au feuilleton, je désire appeler l'attention du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur une très grave rumeur répandue parmi les populations de l'Ouest, et contenue en substance dans la dépêche que j'ai sous les yeux : C'est que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique exerce une pression sur le Gouvernement fédéral, afin d'obtenir le dégrèvement de la capitation de $500 imposée aux Chinois et sa réduction au chiffre de $50, et cela dans le but d'utiliser cette main-d'œuvre aux travaux de construction du Grand-Tronc-Pacifique, sous prétexte qu'il est impossible de se procurer d'autres travailleurs. Je tiens à savoir du premier ministre si cette rumeur repose sur quelque fondement, et dans quelle mesure elle est conforme à la vérité des faits.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Cette rumeur est dénuée de tout fondement. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a jamais présenté de demande en ce sens.

## LES HOUILLERES DU NORD-OUEST ET LES AGISSEMENTS DE M. CALDWELL.

M. J. D. REID (Grenville) : Avant que la Chambre se mette à l'étude des mesures inscrites au feuilleton, je veux porter à la connaissance du Gouvernement un article paru dans un journal de la capitale, hier soir :

A la recherche d'un gisement de houille—Nouvelle façon de se procurer des claims—$1 versé pour demande signée.

Il y a, en ce moment, à l'hôtel Russell un étranger qui pique vivement la curiosité des messagers et autres employés de la maison.

Cet hôte qui a provoqué un certain étonnement parmi ces messagers et à ces employés s'est inscrit au registre de l'hôtel Russell la semaine dernière. Voici en quoi consiste le système: il donne à chacun de ces employés $1 pour des prétendus droits à des gisements de houille tout à fait inconnus.

Cet étranger est un M. C. P. Caldwell, d'Alberta, et il s'est volontiers prêté à expliquer son œuvre au représentant du journal. Il existe dans l'Alberta, dit-il, nombre de riches gisements de houille. Toutefois, il est impossible d'obtenir de grandes étendues de terre, ou quelque option du gouvernement, vu qu'on réserve ces terres pour la colonisation. C'est pour obvier à cet inconvénient qu'il cherche à réunir un groupe d'individus qui opposent leur signature au bas d'une demande en obtention d'une seule section. C'est cette section qu'il achète, à leur bénéfice, moyennant $1, et comme il a délai de six mois pour compléter la rétrocession de la section, il se charge de faire dans l'intervalle des recherches sur chaque claim, pour découvrir de la houille. S'il en découvre, il complète la transaction avec le gouvernement à un prix nominal.

M. Caldwell dit que M. F. H. Clergue, du Sault-Sainte-Marie, est intéressé dans ses projets et qu'il a confié l'exécution de son œuvre à d'autres individus de l'Ouest. De considérables études de terre, détenues jusqu'ici dans un but de spéculation seront ouvertes au colon, le 1er avril, dit M. Caldwell, et il se fait de nombreuses demandes en obtention de sections, sur ces terres.

Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) voudrait-il bien me dire si ce M. Caldwell s'est rendu auprès de lui et si on a présenté quelques demandes en ce sens ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : J'ignore absolument l'existence de ce M. Caldwell et de ses demandes en obtention de terres. Il est possible que ce monsieur ait adressé sa demande au ministère. Si l'honorable député (M. J. D. Reed) le désire, j'irai aux renseignements et je l'éclairerai plus tard sur ce point.

## INTERPELLATION SUR LES CAMPS MILITAIRES—REGISTRES MATRICULES.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : Je vois par les journaux que les officiers commandant les différents corps qui doivent se rendre au camp, en juin, ont reçu ordre de transmettre au ministère les registres matricules, et ces listes, si je ne me trompe, devront parvenir au bureau, dix jours avant le commencement des exercices. J'ai à peine besoin de faire observer au ministre que ce serait là une rude tâche. J'ai donné avis au ministre que je ferais une interpellation, aujourd'hui même...

L'honorable sir W. F. BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Je n'ai pas reçu cet avis ; mais peu importe. Que l'honorable député poursuive ses observations...

M. SAM. HUGHES : Pour qu'il soit possible de transmettre ces registres matricules au ministère dix jours avant le commencement des exercices, il faut qu'ils aient été virtuellement adressés quinze jours avant

l'ouverture du camp. Cela entraînerait de fort graves inconvénients. Il est parfaitement légitime que ces registres soient complétés dans la mesure du possible, vers cette époque. Ce serait, toutefois, une tâche onéreuse pour les officiers des corps ruraux. Ces années dernières, on a trouvé plus difficile la tâche du recrutement qui se pratiquait antérieurement et qui, j'espère, se poursuivra, à l'avenir. Je serais bien aise que le ministre m'éclairât sur ses intentions à cet égard.

Sir FREDERICK BORDEN : Il est bien vrai que l'ordre en question a été émis, mais le délai fixé est, non pas de dix jours, mais d'une semaine. Eu égard à l'augmentation considérable de la solde qui est presque double de ce qu'elle était autrefois, nous avons estimé que les officiers à la tête des unités, compagnies et régiments doivent déployer plus de zèle que par le passé. Il importe aussi que le ministère ait en sa possession des renseignements qui lui permettent de vérifier et de contrôler les listes d'émargement et de constater si sur les feuilles de solde on n'inscrit que les miliciens des différentes compagnies qui ont réellement servi. Il nous est absolument impossible d'obtenir ces renseignements à moins que les registres ne nous soient transmis avant l'époque de l'ouverture des camps. Cela ne nécessitera pas de surcroît de travail aux officiers qui ont à cœur le succès de l'oeuvre, et qui tiennent à ce que le pays obtienne tout le bénéfice des deniers déboursés.

M. H. A. WARD (Durham) : Je désire faire une courte observation sur cette question qui m'intéresse personnellement. Je regrette l'établissement de cet ordre ; car les bataillons ruraux, je le sais, réussiront difficilement à remplir leurs rôles. Loin de moi la pensée que le gouvernement ait cherché ces années passées à nous rendre plus difficile la tâche de compléter l'effectif de nos régiments. On a commis une erreur en créant les bataillons de cadre.

Le député de Victoria (M. Sam. Hughes) y a fait allusion. Cette réforme a abouti à disperser les volontaires qui avaient l'habitude d'aller aux camps et il est devenu bien difficile de les réunir de nouveau. Ce dernier inconvénient a abouti à une conséquence fâcheusce relativement au recrutement du régiment. L'année dernière, on publia un ordre similaire portant que les registres matricules seraient transmis aux commandants de district, le 1er mai, je suis bien aise toutefois d'ajouter que, par suite des représentations adressées au ministre, cet ordre est demeuré lettre morte, et j'espère qu'il sera en mesure de rapporter l'ordre qui vient d'être publié. La semaine dernière au cours d'une conversation avec un de mes capitaines, il m'a appris qu'il avait parcouru plus de quinze milles de pays, à partir des quartiers de recrutement de sa compagnie et qu'il avait difficilement réussi à recruter des miliciens pour les exercices qui doivent commencer le mois prochain. S'il lui faut compléter son registre matricule en huit ou neuf jours, comme le veut l'ordre militaire, avant le commencement des exercices, il en résultera que les compagnies viendront aux camps avec un effectif fort incomplet. Ces deux ou trois années passées, le ministre le sait, l'effectif de plusieurs régiments est demeuré imcomplet.

Une autre circonstance qui a milité contre les régiments dans notre district, c'est qu'il nous a fallu nous rendre aux camps beaucoup plus tard que les régiments de l'Ouest. Je suis bien aise que le ministre ait prêté l'oreille aux représentations qu'on lui a adressées à cet égard, et qu'il ait fixé au 19 juin, cette année, la dates des exercices militaires à Kingston. L'année dernière, cette réunion tardive des militaires a été une source de graves embarras. Un autre fait que je tiens à signaler au ministre, et qui, à mon avis, constitue une injustice envers les officiers qui commandent, soit des compagnies, soit des régiments, c'est que l'année dernière il n'a été alloué de soldes qu'à ceux qui ont pris part aux exercices militaires dans les camps. C'est une injustice, car, nous n'avons rien négligé pour recruter le plus grand nombre d'hommes possibles ; et si nous avons échoué, cela tient, d'abord, à la date tardive fixée pour les exercices militaires, et ensuite à la dispersion des hommes dans les bataillons de cadre. Que les commandants des compagnies, après avoir, au prix de sérieux efforts et de sacrifices d'argent, réussi à rassembler leurs hommes ne soient autorisés à payer de solde qu'à ceux qui sont allés au camp, voilà qui semble le comble de l'injustice. Au cours de l'année, ils ne réussissent qu'au prix de grands efforts à conserver l'effectif de leurs compagnies et ils se dévouent à cette tâche sincèrement et dans la mesure de leurs forces. Je prie le ministre non seulement, de remettre à l'étude l'ordre relatif au dépôt des registres matricules à la date mentionnée dans l'ordre, mais encore la question de la solde des volontaires.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : C'est là une question au sujet de laquelle il existe quelques griefs. J'ai sous les yeux un exemplaire d'un ordre émanant du commandant du district militaire n° 8, ordre qui oblige les officiers à transmettre leurs registres matricules au quartier général, dix jours avant la réunion du camp. Aux yeux des tribunaux cela voudrait dire douze jours et il faudrait, en outre, deux jours de plus pour transmission de ces registres au quartier général. Ce sera là un grave inconvénient pour les Provinces maritimes, ou au moins pour le Nouveau-Brunswick. S'il se trouve, au sein des troupes canadiennes, des officiers assez peu scrupuleux pour attester que des hommes ont droit à la solde d'instruction, sans avoir assisté aux périodes d'exercices, ces officiers méritent

qu'on raye leurs noms des cadres de la milice.

Ce règlement, je l'appréhende, non seulement tendrait à désorganiser la milice, mais n'atteindrait peut-être pas l'objet visé. Si ces registres matricules sont transmis à l'état major, dix ou quinze jours avant l'ouverture des camps, il faudra employer un nombreux personnel afin de les comparer avec les registres matricules datant de trois ou quatre ans passés afin de constater si chacun des hommes portés sur ces rôles a droit à la solde d'instruction. Je puis assurer le ministre à la lumière de mon expérience du passé, que dans les districts ruraux qui fournissent l'effectif des troupes, ce n'est pas précisément dans le recrutement d'un effectif suffisant que consistent les embarras que nous éprouvons, mais bien dans la difficulté de savoir si celui qui a fait partie de la milice pendant deux ou trois ans, est en mesure de se dérober aux devoirs de son exploitation agricole. Fort souvent, nos meilleurs sujets ne sauraient dire, plus de deux ou trois jours avant l'ouverture du camp, s'il leur sera possible de quitter leurs occupations. Il n'est guère juste de demander à un individu de s'arracher à ses occupations, d'abandonner sa ferme à des salariés et de s'imposer des sacrifices pécuniaires, pour aller passer quelque temps dans un camp militaire. Former à l'art militaire les meilleurs sujets possible, l'élite de nos concitoyens et non pas cette population flottante, ces gens sans aveu qui n'ont ni feu ni lieu ; envoyer aux camps non pas des désœuvrés, des flâneurs en quête de quelques jours de distraction, mais ceux qui constituent les forces vives du pays, et qui ont des intérêts au Canada, voilà, je suppose, l'objectif visé par le ministère. Bien que le ministre affirme que le délai est réduit à une semaine, il est de dix jours, dans l'ordre que j'ai sous les yeux, ce qui revient à quatorze jours. Je le répète ce sera une source de graves inconvénients pour la milice du Nouveau-Brunswick. Le ministre, j'espère, verra jour à modifier cet ordre ou à l'abolir entièrement.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) : Il y a quelques jours, j'assistais à une réunion des officiers de mon régiment convoquée dans le but d'étudier la question même qui nous occupe, et chacun de mes officiers m'a informé qu'il serait impossible de transmettre le registre matricule à plus bref délai que l'ouverture du camp. Ils m'ont tous dit que la dernière semaine est la meilleure au point de vue du recrutement ; que nombre d'hommes qui auraient refusé de se rendre au camp quinze jours auparavant, demandent à faire l'exercice deux ou trois jours avant l'ouverture du camp. En pareilles circonstances, ils estimaient qu'il leur serait fort difficile de se conformer à cet ordre. Je souscris cordialement aux observations présentées par mes collègues qui m'ont précédé et je corrobore leurs affirmations au sujet des embarras que rencontrera l'œuvre du recrutement dans nos districts ruraux. S'il nous faut transmettre ce registre matricule dans le délai actuellement demandé par le ministère.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre aborde la discussion des questions inscrites au feuilleton, je tiens à savoir du ministre des Travaux publics (l'honorable M. Charles S. Hyman), à quelle date se fera le dépôt du prochain rapport imprimé de la commission du Transcontinental. Le 14 mars, en réponse à une question posée par un député de la gauche, le ministre nous a dit que le rapport s'imprimait dans le moment, et qu'il comptait que le dépôt en serait fait à brève échéance. A moins que ce rapport ne soit fort volumineux, il me semble qu'il aurait déjà dû nous être soumis. Le 16 mars, je proposai une motion demandant l'impression des deux rapports de la commission du Transcontinental. La Chambre adopta cette motion. Voilà déjà trois semaines que cet incident s'est passé, il me semble que ces rapports devraient être sur le bureau.

M. HYMAN : Que le chef de l'opposition veuille bien croire que le blâme de ce retard ne doit pas retomber sur le ministère. Les ordres relatifs à l'impression de ces rapports ont été donnés fort promptement ; je suis allé moi-même aux renseignements à différentes reprises, et j'ai tâché de hâter l'impression de ces documents. La revision des épreuves entraîne un travail considérable, mais samedi dernier on m'a promis de les transmette au ministère, et je les attends de jour en jour.

M. R. L. BORDEN : Le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, de l'année dernière, n'est pas encore sur le bureau. Le ministre (M. Brodeur) pourrait-il préciser la date du dépôt de ce document ?

M. BRODEUR : Nous ne l'avons pas encore reçu du secrétariat d'Etat.

M. R. L. BORDEN : Nous le savons parfaitement, mais ce que nous tenons à connaître, c'est la date à laquelle ce document nous sera soumis.

M. BRODEUR : J'espère qu'il sera déposé d'ici à quelques jours.

## CHAMBRE DE MATURATION DU FROMAGE A BROCKVILLE.

M. GEORGES TAYLOR (Leeds) : Monsieur l'Orateur, je tiens à appeler l'attention du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sur quelques faits se rattachant à un exposé qu'il a fait dans cette Chambre et qui figure dans le compte rendu des débats d'hier. Le ministre a avoué que les fonctionnaires

de son ministère avaient commis une erreur relativement aux dépenses se rattachant à la chambre de maturation du fromage à Brockville, et il a reconnu l'exactitude de presque tous les chiffres que j'ai cités. J'ai emprunté cette statistique du rapport de l'auditeur général, ayant soin d'indiquer la page et le montant de chaque item ; or, je constatai que dans le compte rendu des débats, on s'est contenté d'indiquer la somme globale, au lieu de la page et du montant de chaque item. Le 26 mars, je posai la question que voici :

1. Quelle a été la dépense totale se rattachant aux chambres de maturation du fromage dans les localités suivantes : Bagotville, Brockville, Chicoutimi, Drummondville, Hébertville, Saint-Alphonse, Saint-Félicien, Saint-Hyacinthe, Victoriaville, Woodstock ?
2. Quel a été le montant total des recettes provenant de ces établissements ?

Lorsque je demandai le chiffre de la dépense globale, je ne comptais pas qu'on me fournirait l'état tiré du rapport de l'auditeur général, puisque le ministre nous avait informés ici même que tous ces états sont extraits du rapport en question ; seulement, j'espérais qu'à l'instar de tous les autres ministères, le département de l'Agriculture porterait à chaque compte tous les articles de dépenses s'y rattachant, et qu'il suffirait au commis aux écritures de compulser son grand-livre pour y relever le chiffre de la dépense afférente à chacun de ces item, de façon à mettre le ministre en mesure d'apporter une réponse exacte.

Interrogé au sujet du chiffre de la dépense globale se rattachant à toutes ces stations de maturation du fromage, le ministre répondit que cette dépense s'élevait à $107,886.14 et la totalité des recettes perçues, à $32,451.51, accusant ainsi une perte de $75,434.63. Hier le ministre de l'Agriculture a fait l'exposé que voici :

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Avant qu'on procède à l'ordre du jour, je veux, en toute justice pour mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) faire allusion à une question qui était soumise à la Chambre, le 27 mars. Ce jour-là, il a rappelé à la Chambre une réponse que j'avais faite la veille, au sujet de la chambre de maturation du fromage à Brockville, et il a fait remarquer qu'il y avait des inexactitudes dans cette réponse. J'ai donné l'ordre d'élucider ce point, et je puis dire maintenant à mon honorable ami et à la Chambre que le comptable chargé de voir aux détails de cette dépense, a fait erreur dans ses calculs. Voici l'explication que me fournit le sous-ministre :

" Je constate que le comptable chargé du calcul de cette dépense, a commis une erreur dans ses calculs. C'est ainsi qu'on vous a envoyé une note disant que ces dépenses s'élèveraient à $18,661.34, tandis que, en réalité, elles devraient être de $20,831.50.

Soit un écart de $2,000 supérieur à celui indiqué par la réponse du ministre, dans la perte subie par le pays.

Ces chiffres sont empruntés au rapport de l'auditeur général pour les années 1901-1902, 1902-1903, 1903-1904, 1904-1905, et pour l'exercice en cours jusqu'au 1er mars courant, d'après le grand-livre du ministère. Voici les détails :

Puis le ministre donne, par le menu, cette dépense du chiffre de $20,831.50. Puis il ajoute :

" D'après les " Débats " (page 710) M. Taylor aurait prétendu donner le chiffre de cette dépense en s'appuyant sur les rapports de l'auditeur général pour les exercices se terminant au 1er juillet 1903, 1904 ,1905. Le comptable ne peut dire quels item, que M. Taylor a compris dans ses calculs relativement aux deux premiers exercices, concordent avec les calculs de M. Taylor.

En présentant cet état, j'ai cité les articles et les pages où ils figurent dans le rapport de l'auditeur général ; mais, je le répète, le compte rendu des débats omet ces détails.

Cependant, il semble que pour le dernier exercice, si l'on veut obtenir comme résultat le chiffre total cité par M. Taylor, il faut le répartir comme suit : $5,929 mentionnés à la page D-67 sous l'en-tête " Chambre de maturation du fromage à Brockville, $2,958.61 " ; puis l'item (page D-66), " transport à la chambre de maturation du fromage, $660 " ; sous la désignation générale de " dépenses pour l'industrie fromagère " on trouve à la page D-60 l'item suivant : " chambre de maturation de Brockville, fromage acheté et raffiné, $1,782.72 ; " enfin, à la page D-67, on constate qu'on a payé $578.38 à N. G. Summerville, de Brockville, pour services rendus à cette industrie jusqu'à la date du 30 avril 1905. En faisant l'addition du coût total des dépenses occasionnées par cette institution, on ne devrait pas tenir compte de ces deux derniers item. En effet, on a acheté du fromage de certains entreposeurs possédant des chambres de maturation frigorifiques, et on l'a revendu ; ces opérations ne pouvaient se rapporter aux opérations de cette chambre de maturation. Elles ont généralement rapporté des bénéfices, mais lorsque les pertes excédaient les profits, on ne les a pas portées au passif de cette institution, de même qu'on n'a pas inscrit dans le chiffre des profits, les revenus quon retirait de ce commerce.

" Quant aux appointements de M. Sommerville, soit $578.38, on ne devrait pas les porter au compte des dépenses occasionnées par cette chambre de maturation, puisqu'il les a gagnés en faisant sa besogne ordinaire et non pas en s'occupant spécialement de cette institution."

J'ai fait la vérification des comptes, afin de constater l'exactitude de la réponse du ministre au sujet de la dépense globale, se rattachant à ces chambres de maturation du fromage, aux endroits que voici : Bagotville, Brockville, Chrontine, Cowansville, Drummondville, Hebertville, Saint-Alphonse, Saint-Félicien, Saint-Hyacinthe, Victoriaville et Woodstock. En réponse à cette question, le ministre affirme que la dépense totale jusqu'au 1er mars 1906, s'est élevée à $107,886.14. Il m'a été impossible de cons-

tater le chiffre de la dépense, du 30 juin 1905 au 1er mars, mais cette dépense ne semble guère s'être écartée de celle de l'année dernière. J'ai soigneusement compulsé le rapport de l'auditeur général pour les années 1901-1902, 1902-1903, 1903-1904, 1904-1905, et je constate que la dépense totale s'élève à $108,623.74, somme à laquelle il faut ajouter la dépense du 30 juin de l'année dernière au 1er mars, soit environ $20,000 ou $25,000 en plus, ce qui porterait la dépense globale à $133,682.74, sans tenir compte des achats de fromage à ces endroits, achats qui, d'après l'aveu du ministre, ont dû s'effectuer.

Je n'ai pas fait entrer ces chiffres en lignes de compte, et à l'égard de ces localités il faudrait tenir compte du revenu pour constater la perte. Je constate que, presque tous les ans, le gouvernement a subi des pertes dans l'achat et la revente des fromages. Je demande au ministre de donner l'ordre à son comptable de vérifier dans son grand-livre la réponse qu'il m'a donnée au sujet de la dépense totale qu'il porte à$107,000. J'ai les détails sous les yeux et je serais en mesure de citer les articles de dépense pour chaque année; du reste, le montant total est de $108,623, défalcation faite de la dépense effectuée à dater du 1er juillet de l'année dernière jusqu'au 1er mars, dépense qui, évaluée sur le pied de celle des autres années, s'élèvera à $20,000 ou $25,000, à ajouter aux $108,000, portant ainsi à $33,000 cette dépense globale, qui, d'après l'aveu du ministre, ne s'élèverait qu'à $107,000.

Que le ministre veuille bien faire vérifier ces chiffres par son comptable, de façon à nous donner le montant brut de la dépense, et celui du revenu brut, afin que nous puissions constater le chiffre des pertes subies par le pays. A l'époque de la création de ces chambres de raffinage, il n'était question que d'en établir quatre; or, aujourd'hui il y en a sept ou huit. Je tiens à savoir le chiffre exact des pertes éprouvées par le pays, pour l'exploitation de ces chambres de raffinage établies au bénéfice d'amis politiques.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je me ferai un plaisir de me rendre à la demande de l'honorable député en donnant l'ordre au comptable de vérifier de nouveau les comptes en question. Pour faciliter la besogne, l'honorable député voudra bien sans doute m'indiquer les détails des dépenses qui n'auraient pas été publiés au compte rendu des débats et qui se trouvent en sa possession. Mon comptable, en faisant ce travail, n'a pu consulter que le texte du compte rendu des débats. L'honorable député (M. Taylor) nous parle de prétendues pertes éprouvées par le pays, mais il passe sous silence les avantages résultant de ces expériences, avantages qui compensent au-delà toutes les pertes apparentes.

M. TAYLOR.

M. TAYLOR : J'abandonne la décision de cette question aux fabricants de fromage de Brockville qui affirment qu'il ne résulte de ces expériences aucun bien, et cependant, il existe à Brockville même une de ces chambres de maturation.

M. FISHER : L'honorable député devra s'en référer au jugement des exploitants de l'industrie laitière dans le pays en général.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. J. ARMSTRONG (Lambton-est): Le 19 mars, j'ai demandé certains renseignements au ministre des Douanes, et il m'a donné à entendre que, si je demandais le dépôt d'un rapport, il serait immédiatement déposé sur le bureau de la Chambre, vu qu'il aurait ces chiffres sous la main. Je n'ai pas obtenu le renseignement demandé.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je comptais sur le dépôt de ce rapport aujourd'hui même. J'irai aux renseignements.

## PRODUCTION DE PLUIE ARTIFICIELLE AU YUKON.

L'honorable M. GEORGE FOSTER (Toronto-nord) : A-on pris des mesures pour obtenir le texte de cet arrêté pris par le conseil du Yukon, relativement au marché conclu avec Hatfield. Voilà deux ou trois fois que je demande le dépôt de ce document que j'ai attendu jusqu'ici avec une patience exemplaire, mais la patience même a ses bornes.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je n'ai pas saisi le sens des paroles de l'honorable député.

M. FOSTER : Il est question de l'arrêté du conseil du Yukon relatif à la production de la pluie artificielle.

M. OLIVER : Le ministère de l'Intérieur n'a aucune juridiction sur l'initiative prise par le conseil du Yukon, en matières purement locales.

M. FOSTER : Le ministre prétend-il qu'il ne se propose pas d'agir, à titre d'intermédiaire, entre cette Chambre et le conseil du Yukon, pour obtenir ce document? Le commissaire du Yukon était ici à l'époque où s'est livré ce débat. Sans doute le ministre est parfaitement au courant de ce qui s'est passé ; s'il l'ignore, il est tenu d'aller aux renseignements. Affirme-t-il qu'il ne prendra pas de mesures pour répondre aux vœux du Parlement relativement à la demande des documents. Je ne m'attendais nullement à un refus de sa part; je ne sache point qu'il ait opposé de refus, et j'avais bien la certitude qu'il se rendrait à ma prière, sans qu'on le forçât de s'exécuter.

M. OLIVER : Je ne me rappelle nullement l'incident relaté par l'honorable député. L'eussé-je entendu poser cette question, je me serais fait un devoir de lui apporter une réponse, séance tenante. Dans l'état actuel des choses, je ne sache point que je sois autorisé, à titre d'administrateur du ministère de l'Intérieur, à obliger le conseil du Yukon à soumettre ce document à cette Chambre.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien se renseigner à la source légitime sur la question de savoir s'il est, oui ou non, revêtu de l'autorité voulue ; ou si cette obligation lui incombe? Quand il aura obtenu ce renseignement, voudra-t-il bien m'apporter la réponse voulue à la question que je lui ai posée.

M. OLIVER : Comme la question ne m'intéresse nullement, je n'irai pas aux renseignements. Si l'honorable député est au courant des faits, qu'il fasse part à la Chambre et au pays de ses lumières, afin d'obtenir le renseignement voulu.

M. FOSTER : La réponse est fort catégorique.

## STEAMERS DU GOUVERNEMENT FEDERAL.

L'honorable L. P. BRODEUR : Le député de Toronto m'a demandé, hier, les noms des steamers de l'Etat qui transportent les passagers, et je l'informai que trois steamers seulement, font ce service, le "Minto", le "Stanley" et le "Champlain". Je suis allé aux renseignements, ce matin, et je constate que mon information est exacte.

## L'ARSENAL D'HALIFAX.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : J'ai sous les yeux un journal censé excellent, le "Canada", et j'y lis que l'arsenal maritime d'Halifax a été cédé au gouvernement canadien qui l'a aujourd'hui en sa possession. Qu'y a-t-il de vrai dans cette nouvelle?

Sir FREDERICK BORDEN : Avant de citer un compte rendu de journal et de baser sur ce compte rendu une demande de renseignement, l'honorable député devrait en donner avis.

M. SAM. HUGHES : Ce journal porte la date du 2 avril, et il affirme que, à une séance du cabinet tenue aujourd'hui même, le Gouvernement a mis à l'étude l'offre faite par les autorités impériales pour la cession de l'arsenal maritime d'Halifax au Canada, puis il entre dans les détails. Si réellement, la chose ne date que d'hier, le cabinet devrait en avoir souvenance.

Sir WILFRID LAURIER : Cette nouvelle est dénuée de fondement.

## 2me LECTURE DU BILL RELATIF A L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice), propose la 2e lecture du bill (n° 12) concernant le repos dominical.

Monsieur l'Orateur, en proposant la 2e délibération de ce projet de loi, j'estime utile de présenter quelques observations au sujet de ces différentes dispositions. Si j'en juge d'après les critiques formulées par quelques associations publiques, par les journaux, par des correspondants anonymes, il me paraît évident qu'on n'a guère lu le texte de ce projet, ou que si on en a pris connaissance, on n'en a guère saisi le sens. Le projet de loi est intitulé : "Loi concernant l'observance du dimanche." Il ne faut pas conclure de là que l'intention du législateur ici soit de réglementer législativement la question de l'observance du repos dominical. La liberté des cultes, l'égalité devant la loi parmi toutes les communions religieuses est un principe de législation admis dans toutes les colonies de la Grande-Bretagne, et il est consacré en termes exprès par les statuts refondus du Canada de 1850, chapitre 74, qui empruntent ce texte aux statuts précédents où il est catégoriquement déclaré que :

> Dans l'état et la condition de cette province (Canada) à laquelle pareil principe est surtout applicable, il est souhaitable que ce principe soit consacré directement par l'autorité législative, qui le proclame, principe fondamental de notre économie civile.

Ce bill tend réellement à établir un jour de repos pour tout le monde, de façon à ce que chacun soit libre de s'abstenir du travail, et s'il le désire, de consacrer un jour de la semaine au service de son créateur. A mon avis, il faut toujours se garder de mettre un individu en situation de se voir obligé de choisir entre ses convictions religieuses et son avantage personnel. Il existe au pays de puissants intérêts commerciaux dont il faut tenir compte ; il faut aussi faire entrer en ligne de compte les besoins de la masse des consommateurs, et un rapide coup d'œil jeté sur le texte de ce bill suffira pour nous convaincre que ces intérêts n'ont pas été mis en oubli. Comme il faut se garder de légiférer avec une hâte intempestive, j'ai intention de demander que ce bill soit renvoyé à un comité spécial, afin que la Chambre soit en mesure de le discuter au fond, qu'elle puisse entendre toutes les objections qu'on pourra faire valoir avec sincérité contre les articles du bill, et enfin répondre aux vœux de nos populations.

Je le sais, parmi toutes les classes de la société, le dimanche devient de plus en plus le jour consacré aux excursions de tout genre à la poursuite du plaisir. Je ne saurais dire que, pour mon propre compte, je souscrive à cette manière d'envisager le dimanche. Quoi qu'il en soit, ce bill ne tend ni à faciliter ni à encourager les amusements

du dimanche. Au contraire, il tend à accentuer notre respect envers l'observance du repos dominical. On constatera, toutefois, que les dispositions de cette mesure laissent intactes le droit inaliénable que possède tout homme de passer son dimanche au grand air, dans les champs ou dans les bois, sous la voûte des cieux ou dans les parcs publics, et on peut utiliser dans ce but les facilités de transport qui existent actuellement par voie de bateaux à vapeur, ou de tramways électriques, ou de bateaux traversiers. Mais les abus que le bill tend à réprimer et dont il facilitera la répression, je l'espère sincèrement, c'est l'ouverture des boutiques, l'exploitation du public par les organisateurs d'excursions qui, trop souvent, dégénèrent en orgies et en bacchanales ; en outre, l'ouverture des lieux publics d'amusements dont l'entrée est taxée. Il n'est nullement porté atteinte ici ni aux récréations ni aux amusements légitimes, mais ce que cette loi réprimera, c'est l'exploitation commerciale des amusements publics, et je ne sache pas que ce soit un genre d'affaires qui mérite plus de ménagements de notre part que toute autre exploitation commerciale.

Le service des bateaux traversiers ou des bacs, comme celui qui dessert l'île Sainte-Hélène, à proximité de Montréal, l'île d'Orléans, près de Québec, l'île de Toronto, près de la ville de ce nom, ou toute autre localité dont la situation est simulaire, ce service, dis-je, trouve ici protection ; toutefois, s'il surgit quelque doute à cet égard, le texte du bill pourrait être modifié par le comité, de façon à faire disparaître toute ambiguité de cette disposition législative.

Quant aux amusements comme, les jeux de football et de crosse, ou tout autre jeu, similaire, ils seront tout aussi légitimes qu'aujourd'hui, tandis que les parcs et jardins d'agrément, exploités à ce titre et non pas au point de vue des affaires et comme source de recettes, peuvent être utilisés dans la même mesure que sous le régime actuel.

Peut-être serait-il préférable de disséquer le bill article par article.

L'article 1er traite des définitions.

L'article 2 interdit toute vente, offre de vente, achats de marchandises, expédition d'affaires, le jour du Seigneur. Cette disposition législative se retrouve au fond de la legislation de toutes les nations les plus civilisées, à dater des temps les plus reculés.

L'article 3 fait exception à l'égard de la province de Québec et statue que, pour notre province, les ventes de petits objets qui se font actuellement le dimanche, à la porte des églises, dans un but de charité, continueront à se faire comme par le passé. Peut-être serait-il utile d'expliquer brièvement ici la coutume en vogue dans notre province. Comme les membres de cette Chambre le savent, il n'existe dans la province de Québec ni bureaux de charité ni taxe des pauvres. D'après la coutume en vogue, les habitants de nos paroisses, mettant de côté une partie de leurs biens pour en doter les pauvres, apportent ces articles à la porte des églises, et là un des employés attachés au service de l'église vend ces choses aux enchères.

Le produit de ces ventes est consacré aux pauvres de la paroisse, et c'est simplement dans ce but louable que ces ventes s'effectuent. Il sera peut-être aussi d'urgence de modifier cette disposition, de façon à autoriser nos concitoyens de la province de Québec à continuer, comme autrefois, à passer des actes notariés, le jour du dimanche, du consentement commun des deux parties intéressées. Comme les députés venant de cette province le savent, il existe dans nos statuts revisés un article, portant que, le dimanche, quand le cultivateur se rend à l'église, s'il désire passer un acte se rattachant à quelques ventes de biens-fonds ce jour-là, et que les deux parties y consentent, elles peuvent se rendre chez le notaire et si l'acte est passé ce jour-là, il est pleinement valable.

M. FOSTER : Pour une vente, le jour du dimanche ?

M. FITZPATRICK : Non, pas pour effectuer la vente le dimanche, mais pour dresser l'acte de vente. Comme les honorables députés le savent, chez nous l'acte n'est que que la preuve de la vente. La vente est consommée par le fait du consentement des parties. Le titre change de mains par le seul fait de l'entente mutuelle et le document n'est que la preuve de cette entente.

L'article 4 a trait aux travaux de nécessité et stipule certaines exceptions à l'application de l'article 2. Il pourvoit aux exceptions suivantes :

(a) Tout travail nécessaire ou d'usage relativement au culte divin ;

(b) La vente des drogues et des médicaments.

Je crois qu'il faudra amender cette disposition de façon à la rendre applicable exclusivement aux ventes en détail, car telle qu'elle est rédigée, on pourrait s'en prévaloir pour vendre des drogues et des médicaments en gros le dimanche.

(c) Le travail des médecins et chirurgiens pour le soulagement de la maladie et des souffrances. Je crois que nous pourrons amender en comité cette exception et lui donner cette tournure :

Travail pour le soulagement de la maladie et des souffrances.

Sans la restreindre au travail des médecins et chirurgiens.

Je crois aussi qu'il faudra pourvoir à la production des aliments pour la subsistance humaine. Il s'agirait principalement du boulanger. Ce n'est cependant qu'une recommandation que je fais.

(d) La réception, transmission ou délivrance des messages télégraphiques ou téléphoniques;

(e) Le transport des voyageurs et le service de la poste ;

(f) L'entretien de feux, ou l'exécution de pressantes réparations, en cas d'urgence, ou autre travail de pareil caractère fortuit, essentiels à quelque procédé de fabrication;

(g) L'acheminement vers leur destination, des trains de chemins de fer en marche lorsque commence le dimanche, si ces trains sont chargés exclusivement soit d'animaux vivants destinés à être immédiatement embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, ou des deux. J'ai l'intention d'amender cet article afin de pourvoir au transport du grain pendant certaines saisons de l'année. Il est aussi important, afin d'éviter l'encombrement que le grain soit expédié sans retard, au port de mer, qu'il est important d'expédier les produits périssables.

M. FOSTER : L'expression " exclusivement " est-elle nécessaire dans la rédaction actuelle ?

M. FITZPATRICK : Non, j'ai l'intention d'amender cette disposition et de placer, avant l'expression " ou des deux ", à la fin du paragraphe par les mots " soit de grain ou aucun de ces articles ".

(h) Le transport jusqu'à la prochaine tête de division, sur un chemin de fer, ou jusqu'au prochain port de relâche régulier d'un bâtiment, de toutes marchandises qui sont en route par ce chemin de fer ou bâtiment lorsque commence le dimanche.

Je crois qu'il faudra ajouter un autre paragraphe pourvoyant au louage des chevaux et véhicules pour toutes les fins qui ne sont pas défendues par la loi.

L'article 5 défend les jeux et spectacles payants, et le paragraphe 2 a trait aux tarifs pour le transport des personnes aux spectacles payants, dans les cas où les propriétaires ou les gérants de ces spectacles ou toute personne agissant comme leur agent opèrent ce transport.

L'article 6 s'applique aux excursions payantes par quelque moyen de transport que ce soit. L'opération des bateaux passeurs est soumise à cet article et si dans son interprétation la plus large, cette disposition ne permet pas aux passeurs actuels d'exploiter leurs privilèges comme par le passé, il faudra lui donner plus d'extension. L'article 7 s'applique aux jardins d'agrément où l'on fait payer l'admission et l'article 8, aux annonces de spectacles défendus. L'article 9 dit :

Il n'est permis à personne le dimanche, de tirer sur quelque cible, marque ou autre chose que ce soit, ni de se servir de quelque fusil, carabine ou autre instrument que ce soit à pareille fin.

Cette disposition est plus rigoureuse que celle des lois d'observance du dimanche dans le Royaume-Uni et dans les diverses provinces. En vertu de ces lois, il est défendu de tirer sur le gibier. Pas une d'elles ne défend le tir à la cible comme au Canada. Reste à savoir si nous devrons donner plus d'extension à cette disposition.

M. FOSTER : Combien de marge allouériez-vous pour ceux qui manqueraient le but?

M. FITZPATRICK : Je ne suis pas compétent sur ce point. L'article 10 demande à être sérieusement étudié. Il est d'un caractère excessivement inquisiteur. Il faudra savoir jusqu'à quel point nous avons le pouvoir de permettre l'empiètement sur la propriété ou dans le domicile d'autrui. Les honorables députés savent qu'en vertu des articles 570 et 572 du code criminel, tout officier de paix peut perquisitionner dans les navires, moyens de transports quelconques, navires du roi, enclos de scieries, etc., pour des spiritueux, du bois de sciage ou effets publics. Dans ces cas, nul n'a besoin d'un mandat pour perquisitionner, mais ce sont des cas d'un caractère spécial et il faudra bien étudier la présente disposition pour voir si elle ne prête pas à des abus.

L'article 11 prescrit une pénalité. L'article 15 est un article important sur lequel j'attire votre attention, car il prescrit le maintien des lois d'observance du dimanche qui sont en vigueur dans les provinces. Les honorables députés qui sont familiers avec les lois provinciales, admettront qu'il y a dans la majorité des provinces sinon dans toutes, des lois d'un caractère bien plus rigoureux que le projet de loi que je soumets.

M. FOSTER : Nous donnera-t-on un synopsis de ces lois provinciales?

M. FITZPATRICK : J'en ai un que je mets à la disposition de quiconque veut en prendre connaissance. On a dit dans certains milieux que ce bill est un projet de loi de ministres du clergé. Tous les gens de jugement admettront que ces ministres sont une classe importante de la société, qui a un droit incontestable à être entendu et qui est en état de parler avec autorité sur une loi comme celle-ci. Je dirai même que j'ai été bien fier de demander aux ministres du clergé et d'obtenir d'eux leurs opinions et leurs conseils sur ce sujet. Ce bill n'est pas l'expression d'un sentiment de puritanisme, nous ne sommes pas mûs par le désir d'imposer des vues étroites sur l'observance stricte du dimanche, ni, comme je l'ai déjà dit, de prohiber les amusements légitimes. A part l'aspect religieux de la question, la consécration au repos d'un jour sur sept offre des avantages physiologiques à ceux qui font un travail ardu, et il ne saurait y avoir un doute légitime que la coutume contribuera dans une large mesure à la sauvegarde physique et intellectuelle de la population.

Les convictions religieuses des différents groupes qui constituent la nation forment un des obstacles à la promulgation d'une loi de ce genre. Comme l'a fait remarquer récemment l'archevêque de Canterbury au

cours d'un débat dans la Chambre des lords d'Angleterre, il ne faut pas trop s'en rapporter aux désirs des immigrants étrangers. Comme l'a dit avec justesse le distingué prélat, ces étrangers jouissent de tous les avantages du pays et ne souffriront aucune injustice s'ils sont tenus, dans l'intérêt commun, d'obéir aux lois que nous croyons devoir passer pour l'observance du dimanche.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

M. FITZPATRICK propose le renvoi du bill à un comité spécial qui sera nommé plus tard.

(Cette motion est adoptée).

## SUITE DU DEBAT SUR LES CONCESSIONS DE TERRE.

La Chambre décide de passer à la suite du débat provoqué par la motion de sir Wilfrid Laurier, invitant la Chambre à se former en comité des subsides, et sur la proposition offerte à titre d'amendement par M. W. J. Roche.

M. THOS. GREENWAY (Lisgar) : Monsieur l'Orateur, comme les honorables députés ont pu s'en convaincre, j'ai plutôt écouté jusqu'ici que parlé dans cette Chambre. Si je m'écarte aujourd'hui de ma ligne de conduite ordinaire, je trouverai ma justification dans l'importance de la discussion qu'a soulevée l'honorable député de Marquette (M. Roche). Aussi loin que je puisse reporter mes souvenirs, la question des terres dans la province d'où je viens a toujours été la plus sérieuse que nous ayons eu à étudier. On a commis au début de graves erreurs, à cause probablement de l'ignorance où l'on était sur la valeur des terres dans l'Ouest. Une des pires erreurs a été commise lors des premières organisations de la province de Manitoba. On délimita d'abord une petite province de quelques milles carrés, s'étendant à l'ouest jusqu'au 12e rang à l'ouest du premier méridien principal. Dix ou onze ans plus tard, on recula les bornes de cette province, mais elle n'est pas encore aussi vaste que le vaste cerveau des habitants de l'Ouest la voudrait. Quelques-uns de nos amis appellent par dérision le Manitoba, surtout depuis l'érection des territoires du Nord-Ouest en provinces, un timbre-poste sur la carte du Canada. Je dis qu'en effet elle est trop petite et j'espère qu'avant peu, le Gouvernement trouvera le moyen, dans les négociations qu'il doit entamer avec les autres provinces, d'agrandir la province du Manitoba. J'ajouterai qu'à cause des erreurs qui ont été faites, jamais cette province n'aura les proportions qu'elle devrait avoir. Cette province a été au début victime d'une politique qui était absolument l'opposé de celle que l'honorable député énonce dans sa proposition d'amendement.



J'ai dit que le territoire de la province est trop limité et il est limité davantage, au point de vue du colon, parce que le Gouvernement accorde d'immenses concessions de terres aux chemins de fer et autres corporations. Je parle avec connaissance des règlements des terres, car j'ai été intimement lié, pendant bien des années, au travail de développement du Manitoba, mais plus particulièrement, pendant vingt-cinq années, au développement d'une certaine partie de cette province.

Je sais que par la faute du Gouvernement, des terres immenses sont passées aux mains des spéculateurs qui les détiennent encore partiellement. J'ai parlé du peu d'étendue de la province du Manitoba. Je pourrai plus facilement rendre par des exemples l'effet de la politique des premiers jours, en faisant la comparaison de l'étendue de terre en culture l'année dernière. La superficie totale en culture, l'année dernière, dans le Manitoba, était de 4,140,898 acres ; 42,320 cultivateurs ensemençaient ces terres et ils ont récolté 55,761,416 boisseaux de blé, 45,424,000 boisseaux d'avoine, 14,064,175 boisseaux d'orge, 173,075 boisseaux de seigle et 53,706 boisseaux de pois—un total de 115,-863,361 boisseaux de grains, le produit d'un peu plus de quatre millions d'acres de terre par un peu plus de quarante-deux mille cultivateurs. La question des terres est excessivement importante dans cette province au point de vue du colon, car un calcul soigné que j'ai fait fréquemment, démontre—et je demanderai aux honorables députés qui ne connaissent pas les ressources de cette province d'en prendre note—que cette superficie ensemencée, qui serait beaucoup plus grande si ce n'eut été l'ancienne politique conservatrice, peut être au moins quintuplée dans la petite province de Manitoba. Je ne parle pas de la magnifique province de Saskatchewan, ni de la province d'Alberta. Je dirai en passant et je l'ai constaté avec plaisir, que la récolte dans la province de la Saskatchewan a dépassé celle de son aînée, la province du Manitoba, sous le rapport de la moyenne du rendement.

Je donne ces détails surtout pour montrer l'importance de la question et pour faire ressortir avec plus de force que c'est dû à l'ancienne politique adoptée à l'égard du Manitoba si ces immenses étendues de terres sont restées jusqu'ici improductives. Je suis content que l'honorable député (M. Roche) ait soumis cet amendement, car nous aimons à avoir le concours d'honorables députés comme lui pour tâcher d'obtenir que les terres soient livrées à la colonisation. Tant que je serai dans cette Chambre, ou tant que j'occuperai un poste de confiance au Canada, je ferai tout en mon pouvoir pour appuyer une proposition, d'où qu'elle vienne, dans le but de servir les intérêts de la population de l'Ouest. Je ne crois pas qu'un habitant de l'Ouest puisse raisonnablement être accusé d'être trop provin-

cialiste pour avoir exprimé une telle détermination. Les intérêts de l'Ouest occupent la première place dans mon esprit; ils priment toutes les autres actions de ma vie politique, et je crois que je travaille ainsi dans l'intérêt de tout le Canada, car il n'y a pas de limite aux immenses ressources de l'Ouest.

Je crois que le but de l'honorable député (M. Roche) en proposant son amendement, est de jeter du discrédit sur le plan inauguré il y a quelques années par la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Il serait peut-être à propos de parler de ce plan. J'ai ici une liste des compagnies qui ont été formées pour exploiter la vente des terres dans l'Ouest. Il y en a 26. Et celle-ci est la seule qui ait jamais rempli ses engagements.

Comme l'ont fait remarquer plusieurs honorables députés qui ont pris part à cette discussion, les terres que cette compagnie a prises n'étaient pas considérées comme très propres à la culture. L'on croyait autrefois que le "Désert de l'Amérique," comme on l'appelait, se perdait dans le nord-ouest et s'étendait à l'est jusqu'à proximité de ce qui est aujourd'hui le chemin de fer du Sault, puis à l'ouest jusqu'au territoire dont il est maintenant question. Le chemin de Qu'Appelle-Lac-Long, construit en 1890, traversait cette région. La concession de terres que cette compagnie reçut, fut achetée par la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, par l'entremise de MM. Osler, Hammond et Nanton, représentants du chemin de fer—des hommes éclairés. La compagnie des terres paya $1.25 par acre. MM. Osler, Hammond et Nanton avaient auparavant envoyé leur explorateur, qui était revenu avec un rapport disant que ces terres n'étaient pas telles que désignées dans le contrat signé avec le Gouvernement, c'est-à-dire qu'elles étaient impropres à la culture.

M. R. L. BORDEN : Quand cela était-ce?

M. GREENWAY : Quelque temps avant que la compagnie dont je parle eût traité avec la compagnie du chemin de fer.

M. R. L. BORDEN : Vers 1899 ou 1900 ?

M. GREENWAY : A peu près. Je ne me rappelle pas bien la date ; je ne raconte que les circonstances.

M. R. L. BORDEN : Il est important de connaître la date.

M. GREENWAY : Je suppose qu'il est facile de se procurer la date. Je disais donc que cet explorateur revint avec un rapport défavorable quant à la nature des terres, La compagnie du chemin de fer demanda la permission de poursuivre le gouvernement pour établir que les terres étaient impropres à la colonisation et pour changer les dispositions du contrat. C'est pendant que se poursuivait cette cause, que la compagnie des terres acheta les concessions du chemin de fer et débarrassa le gouvernement d'un procès. Puis elle se mit à l'œuvre. Les têtes dirigeantes de cette compagnie de terres, ou compagnie d'immigration, si vous voulez, poursuivaient des travaux analogues depuis un grand nombre d'années dans le Minnesota. Elles avaient acheté du Northern Pacific, des gens d'affaires et qui savent faire les affaires, environ 670,000 acres de terres, à $1.07 par acre. Une partie se trouvait à moins de cent milles des villes de Saint-Paul et Minneapolis.

M. R. L. BORDEN : Si ce n'est pas interrompre l'honorable député, j'aimerais lui poser une question.

M. GREENWAY : Certainement.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député appelle cette compagnie une " compagnie d'immigration." Le contrat signé avec le gouvernement contenait-il une disposition prescrivant que les colons qui se fixeraient sur ces terres devaient être des immigrants? Est-ce que ces conditions n'étaient pas aussi bien remplies en y établissant des gens du pays ?

M. GREENWAY : Oui, je le crois, mais je dis que la compagnie a amené un grand nombre de colons des Etats-Unis, comme résultat de son contrat avec le gouvernement. Je me rappelle que l'honorable député a cru trouver un argument, l'autre jour, en posant une question à l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) qui portait la parole, il a dit que cette compagnie avait attiré un grand nombre d'immigrants et qu'il croyait que nous, les députés ministériels, prétendions que c'était le gouvernement qui les avait amenés, Je lui donnerai avant de terminer des exemples de ce qui a été acompli sur ces terres, où un gopher ne pouvait pas vivre. L'honorable député croyait avoir trouvé un fort argument contre l'honorable député d'Assabonia-est, en disant que le gouvernement avait amené ces gens dans le pays en vertu d'un marché conclu avec la compagnie. Si le gouvernement a conclu avec la compagnie un marché dont le résultat a été d'amener des immigrants au pays, ne doit-on pas lui en donner crédit ?

M. R. L. BORDEN : Certainemnt. Mais l'honorable député veut-il me permettre de lui demander ce renseignement : Le gouvernement a-t-il conclu un marché avec la compagnie par lequel cette dernière devait faire venir des immigrants au pays, ou n'était-ce pas plutôt entendu que des colons du Canada ou d'ailleurs seraient établis sur ces terres ?

M. GREENWAY : Je crois que le marché conclu avec le gouvernement stipulait que la compagnie devait coloniser ces terres.

M. R. L. BORDEN : Des colons du Canada ou d'ailleurs indifféremment ?

M. GREENWAY : Oui, je le crois ; je ne me rappelle pas exactement tous ces détails. J'ai promis d'énumérer certains résultats obtenus sur ces terres, desquelles on nous a dit que, les ayant fait explorer, les parties intéressées en vinrent à la conclusion qu'elles étaient impropres à la colonisation, et constituaient un embarras à ceux qui les possédaient et par conséquent qu'elles devaient absolument s'en défaire.

Comme je l'ai dit, le chemin de fer Qu'Appelle-Lac-Long fut construit en 1890. Il était en exploitation depuis une dizaine d'années, entre Lumsden et Saskatoon, sur une distance de 140 milles, lorsque survint l'entente dont il est ici question. Je n'exagère rien en disant qu'il n'y avait pas un seul agent sur le parcours de cette ligne ; pas un seul trait de charrue n'était visible dans toutes les directions ; il n'y avait pas un seul homestead—un véritable homestead—propre à la culture. Que voyons-nous aujourd'hui? De chaque côté de la voie, des villages ont surgi ayant une population variant entre 500 et 600 âmes, tous très actifs sous le rapport commercial, ayant des écoles, des églises, des élévateurs et tous les avantages dont jouissent les villes de l'Ouest. Les honorables députés semblent avoir de fortes objections contre les procédés de réclame employés par la compagnie et ils ont cité des extraits d'annonces concernant les terres du Gouvernement qu'ils considèrent comme répréhensibles. Les directeurs de la compagnie s'adressèrent au Gouvernement pour obtenir les sections impaires. Ils voulaient, comme ils avaient fait au Etats-Unis exploiter de grandes fermes. Ils offrirent d'acheter les sections impaires, mais le ministère leur fit réponse que le Gouvernement avait décidé de ne pas vendre. Ils revinrent plus tard et offrirent d'acheter et coloniser ces terres. C'était une nouvelle proposition. Vous voyez là la différence entre le gouvernement d'aujourd'hui et le gouvernement d'alors pour traiter d'affaires avec les compagnies de colonisation. En présence de cette proposition, le Gouvernement hésita, mais exigea de la compagnie, en garantie de sa bonne foi, des cautions s'élevant à $50,000, qu'elle produisit. Cela me parut une belle transaction d'affaires. J'avais promis de parler du mode de réclame employé par la compagnie et que le Gouvernement refusa d'adopter. Après avoir obtenu sa concession de terres, la première chose que fit la compagnie, ce fut d'aller au sud—j'appelle tout particulièrement l'attention de l'honorable chef de l'opposition sur ce détail, car la plupart des immigrants vinrent du sud ; je les connais presque tous. La compagnie alla au sud, loua un train de chemin de fer avec huit wagons-dortoirs, un wagon-réfectoire et d'autres encore, et voyagea entre Chicago et Port-Albert, avec 400 invités, parmi lesquels des hommes de haute distinction. Par exemple, M. le président de la première banque nationale de Chicago, M. James Fargin, en qualité de délégué ; le gouverneur du Minnesota, M. Lynn, un des délégués ; l'ancien gouverneur du Dakota, M. Miller, un des délégués. Cette compagnie se traça dès le début un programme. Elle amena 400 personnes à ses frais, la plupart des hommes d'affaires considérables, des cultivateurs importants, tous capables de juger à vue de l'importance de la contrée, parce qu'ils étaient habitués à vivre dans des conditions analogues dans leur pays. La compagnie les conduisit dans l'Ouest canadien afin qu'ils pussent juger par eux-mêmes. Elle les conduisit au milieu de ces terres, leur fit des fêtes, des réceptions et le résultat, c'est que ces voyageurs amenèrent au Canada des habitants du sud.

Je citerai un autre exemple de ce que cette compagnie a fait. Je mentionnerai le cas de deux cultivateurs surtout qui sont établis dans cette région depuis 1902. L'un d'eux habite près d'un des villages dont j'ai parlé précédemment, et dont je citerai les noms : Craig, Girvan, Davidson, Bladworth, Hanley, Dundurn, avec une demi-douzaine d'autres, tous échelonnés sur le parcours de cette ligne de 140 milles de longueur qui traverse un ancien désert. Un de ces deux cultivateurs mérite une mention spéciale. Il est de l'Illinois, M. Detchen, et habite près de Davidson. Il arriva en 1902 il y aura quatre ans dans le mois de juin. Il a ensemencé l'année dernière dans ce désert, 3,000 acres en blé, de 500 à 600 acres en avoine et en orge. Il a récolté plus de 100,000 boisseaux de grain. Ce résultat ne vaut-il pas les efforts qui ont été tentés ? Un autre cultivateur, M. Meilike, de Dundurn, a récolté, l'année dernière 46,540 boisseaux de grain. Ses intimes savent qu'après ses ventes de l'année, il a déposé à la banque, la somme de $31,000, fruit de ses efforts pour cultiver une partie du désert. Je ne crois pas que les honorables députés de la gauche ont été heureux en choisissant ce sujet de discussion. Je vois l'honorable député d'une des divisions de Montréal qui rit. Il m'a bien amusé, l'autre jour, moi qui connais ce qui s'est passé dans l'Ouest et comment les progrès de cette région ont été retardés, lorsque je l'ai entendu se lamenter sur la rareté des terres. Il dit qu'il n'y a presque plus de terres en disponibilité. Je me rappelle dans le moment et je le lui dirai, qu'il aurait eu le temps de mourir de vieillesse, si ses amis fussent restés au timon des affaires, avant de pouvoir justifier une pareille plainte. Je le prouverai par un exemple qui me vient à l'idée. J'ai ici une liste des inscriptions de homesteads depuis l'année 1874 jusqu'au dernier jour de décembre dernier. Analysons-là un instant. Je suis sûr que l'honorable député la trouvera intéressante. A cette époque, les inscriptions variaient en nombre entre 1,000 et 2,000 par année ; une année cependant, le

chiffre atteignit 4,000 et en une autre occasion, 6,000. Il en fut de même pendant toute la durée du régime conservateur. Le Manitoba traversait des jours sombres à cette époque.

Je m'en souviens très bien. Une des périodes les plus tristes fut sans contredit la dernière année de l'administration conservatrice. Le nombre des inscriptions de homesteads, pour l'exercice de 1896, fut de 1,857. L'honorable député de Montréal doit être convaincu que que si cet état de choses eut continué, il y aurait eu des terres en abondance pour bien des générations à venir. Qu'est-il arrivé depuis ? La politique vigoureuse d'immigration qu'ont adopté les libéraux dès leur avènement, le travail persistant du ministère de l'Intérieur, la réclame intelligente qui a été faite en faveur de cette contrée, eurent pour résultat de doubler presque, dès l'année suivante, le chiffre des inscriptions de homesteads, qui saute successivement à 4,000, puis à près de 7,000 en 1899; à 7,426 en 1900; à 8,167 en 1901; en 1902, lorsque commença, ce mouvement d'immigration dont il est ici question, le chiffre atteignit 14,673; il monta à 31,383 en 1903, à 26,073, en 1904; à 30,319 en 1905 et à 17,771 pour les six mois écoulés le 31 décembre 1905. Les rapports partiels montrent que le nombre augmente tous les mois. Je sais qu'il faudra commencer bientôt à chercher de nouvelles terres. Je sais que ce serait très avantageux pour nous d'obtenir les sections impaires. Cela me conduit à faire une autre digression pour l'avantage des honorables députés qui ont proposé et appuyé l'amendement. Le Gouvernement du Manitoba obtint en 1899 du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest une étendue de terre de 542,000 acres en remboursement d'une dette. Il obtint aussi de MM. Mackenzie et Mann, acquéreurs de la charte du chemin de fer de la Baie d'Hudson, environ 256,000 acres de terre en règlement d'une ancienne réclamation. Le gouvernment du Manitoba se fit remettre de la sorte, environ 800,000 acres de terre, ou à peu près la moitié de l'étendue qui fait le sujet de la discussion dans la proposition de l'honorable député. Ces terres étaient des sections impaires. Le gouvernement du jour adopta cette année même un programme au sujet de ces terres. Il se fit ce raisonnement. Le temps est venu de créer une forte impression aux Etats-Unis, car nous savons que si jamais nous devons recevoir beaucoup de colons, le courant d'immigration doit nécessairement venir du sud et il faut intéresser ces populations. Le gouvernement savait que les terres se faisaient rares au sud de la frontière et ce plan fut adopté. Il se fit encore ce raisonnement: Nous ferons de la réclame dans les journaux des Etats-Unis en faisant connaître que le gouvernement du Manitoba offre en vente 800,000 acres de terre aux conditions ordinaires d'établissement, à $3 par acre et à des conditions de paiement faciles pour tout colon de bonne foi. C'était, d'après moi, une chance exceptionnelle offerte au colon d'acquérir des terres directement de l'Etat. Que faisaient les honorables députés dans le même temps ? Ils dénonçaient le gouvernement pour avoir conclu un marché qui servit, plus tard, les intérêts de leurs amis. Ils battirent le gouvernement en brèche. Une autre administration, de la couleur politique des honorables députés, prit le pouvoir en mains. Que fit-elle? J'ai par devers moi la copie d'un document qui a été déposé récemment devant la législature du Manitoba.

Je ne fatiguerai pas la Chambre à le lui lire, mais j'en tirerai quelques exemples pour montrer de quelle admirable façon ces gens disposèrent des terres en faveur du colon. M. J. M. Savage, qui fut, je crois, le candidat conservateur dans une élection, acheta quelques-unes de ces terres. Je crois qu'il ne demeurait pas dans notre province. Ce n'est pas un quart de section qu'il acheta, mais 14,748 acres, qu'il vendit à $2.50 l'acre. Le beau-frère du défunt trésorier provincial —mon honorable ami sait qui je veux dire— un M. Hamilton, de la société Hamilton et Forrest, acheta du gouvernement 41,305 acres, qu'il vendit également à $2.50 l'acre. Soit dit en passant, le gouvernement créait des compagnies expressément pour leur distribuer ces terres.

M. CONMEE : N'imposait-on pas les conditions ordinaires d'établissement?

M. GREENWAY : Non, ce n'est pas le même genre de colonisation. Je pourrais citer de nombreux cas semblables. Il me suffira de dire que le gouvernement a vendu à Robert Reid, un de ses fonctionnaires, employé à $700 d'appointements par an, un lopin de terre de 6,481 acres au prix de $2.40 par acre. Reid transféra aussitôt ses terres à un ami qui travaillait dans le même ministère et qui lui, les revendit à des capitalistes à raison de $10 l'acre. C'est ce qu'on appelle vendre la terre au colon. Un des organisateurs du parti conservateur, me dit-on, M. W. Richardson, de Portage-la-Prairie, je crois, arrive ensuite. Je ne citerai plus que cet exemple. Ma surprise, c'est qu'il ait pu trouver l'argent nécessaire à son achat, même à ce prix. Le Gouvernement lui vendit 80,386 acres de terre à $3 par acre. Puis les 256,000 acres furent vendus d'un bloc à $1.56 par acre. Voilà la politique que les honorables députés de la gauche ont appuyée et appuient encore, car je ne conçois pas qu'ils puissent faire autrement que de donner leur appui au député dont je parle. S'ils l'osaient, j'en serais tout surpris. Mais ils ne l'oseront pas. C'est pourquoi je ne suis pas encore bien convaincu de la conversion sincère de l'honorable député au principe qu'il énonce dans sa proposition, à savoir que la terre doit être vendue directement au colon. J'ai dit tout à l'heure que c'était par ignorance de la valeur de la terre, à cette époque, si on a permis un tel gaspillage du domaine public

et je comprends qu'il devait en être ainsi. Mais on ne peut plus donner ce prétexte aujourd'hui. Les terres de l'Ouest sont si connues et si appréciées, que tout le monde veut en avoir un morceau dans le Manitoba, dans la Saskatchewan ou dans l'Alberta. C'est le meilleur placement sous le soleil, Monsieur l'Orateur. La raison en est bien simple, c'est que la terre a une valeur intrinsèque beaucoup plus élevée que celle qu'on lui donne, à cause du rendement prodigieux de ses récoltes. C'est ce qui fait sa valeur. En 1879, lors de la promulgation des règlements réservant les sections impaires, les établissements étaient beaucoup plus épars ; et le cultivaeur d'Ontario, qui venait se fixer sur 320 acres de terre, (un demi-mille de front sur un mille de profondeur), trouvait la colonisation très éparpillée.

Mais lorsque, le 1er août de cette année, furent promulgués les règlements qui réservaient les sections impaires, la situation devint encore pire. C'est à cette époque que le marché fut conclu avec le Pacifique-Canadien. Les terres furent divisées en zones désignées par des lettres A, B, C, D, E. J'habitais heureusement près de la ligne d'intersection dans la zone E. Nous pouvions acheter alors les terres de la zone E à raison de $1 par acre. Nous pouvions faire mieux que cela encore, mais c'était éloigner davantage les établissements les uns des autres. Ceux qui avaient occupé auparavant les sections impaires comme homesteads, avec un droit de préemption, pouvaient les abandonner et les racheter au Pacifique-Canadien à $1 l'acre. C'est ce que je fis moi-même. J'abandonnai mon homestead et ma préemption et les rachetai comme une demi-section de chemin de fer à $1 par acre. Aujourd'hui, malgré l'affluence des colons vers l'ouest, dont beaucoup viennent de notre district, les terres se vendent dans cette partie du pays à $30 et $40 par acre. La question des terres n'est donc plus la même qu'autrefois. La valeur de la terre a changé. J'allai au Manitoba en 1878 ; je travaillais à l'immigration. Je conduisais dans ces régions, en passant par Chicago, de lourds trains de colons venant de l'ouest d'Ontario. Je conduisis le premier contingent à Emerson, dans le sud du Manitoba. Nous rencontrâmes quelque opposition de la part des Américains qui voulaient coloniser le Dakota et le Minnesota. Ils cherchaient sans cesse sur le parcours à monter sur nos trains pour empêcher nos gens d'aller dans ce qu'ils appelaient les régions glaciales. La première année que je séjournai là-bas, ce fut en 1879, et juste au moment où tout allait bien marcher, que fit le Gouvernement ? C'était pendant que les pionniers de l'Ouest choisissaient leurs terres. Ils en demandaient beaucoup, car leurs aspect seul suffisait à prédire l'avenir. Le parti conservateur était au pouvoir à ce moment et je crois que l'honorable député de Toronto-nord faisait partie du Gouvernement, un gouvernement conservateur qui donnait les terres à droite et à gauche à des compagnies de colonisation et autres semblables. Eh bien, ce gouvernement conservateur prescrivit que le homestead et la préemption fussent réduits de 160 acres chacun à 80 acres—80 acres pour un homestead et 80 acres pour une préemption. Ce règlement demeura plusieurs mois en vigueur et contribua de toute façon à peupler le Dakota septentrional de Canadiens. Il s'en trouve encore un grand nombre dans cet Etat. Voilà comment les conservateurs d'alors conservaient les terres pour les colons. Je n'ennuierai pas la Chambre à lui parler en détail des sociétés de colonisation de cette époque.

Je tiens une liste de ces compagnies qui ont été formées vers 1880 et avec lesquelles le Gouvernement fit des affaires. Il y en a plus de vingt : Armstrong et Cook ; la compagnie des terres de l'Ouest, de Montréal ; la compagnie de la colonisation des terres fédérales ; la compagnie des terres d'Edmonton et Saskatchewan ; la compagnie des terres et de colonisation des cultivateurs du Nord-Ouest ; la compagnie de colonisation de Prince-Albert ; la compagnie de colonisation des méthodistes anciens ; la société de colonisation de la tempérance, et une foule d'autres. Quel est le résultat de cette politique des conservateurs ? Toutes ces sociétés ensemble ont payé au Gouvernement la dérisoire somme de $731,783.93.

M. GAUVREAU: Pour combien de terres?

M. GREENWAY : J'allais le dire : pour 438,208 acres de terres, 375,518 acres de scrip, qui furent payés à raison de 85 cents par acre, et ils accomplirent la fabuleuse tâche de fixer 1,243 colons sur des terres. Tel est le résultat du vaste plan de colonisation entrepris par le gouvernement conservateur. Monsieur l'Orateur, si le gouvernement actuel avait négligé son devoir, en ne faisant pas désigner les terres comme il devait le faire, j'aurais été le premier à voter contre le Gouvernement. Que voyons-nous aujourd'hui? Jusqu'au 1er juillet 1896, le gouvernement conservateur décerna les titres de 1,965,191 acres de terre, à compte des subventions aux chemins de fer. Disons moins de 2,000,000 d'acres. Depuis le mois de juillet 1896, le gouvernement actuel a émis des titres pour 22,338,259 acres. Il reste encore 6,319,024 acres pour lesquels les titres n'ont pas encore été décernés. Il reste aussi à désigner 1,150,000 acres de terre à compte des subventions aux chemins de fer. Il me semble que le Gouvernement n'a pas perdu de vue les vrais intérêts de l'Ouest. Je crois que si l'honorable premier ministre vit encore dans dix ans, et je souhaite qu'il vive plus longtemps, et qu'il continue sa même politique à l'égard de l'Ouest —nos amis de l'opposition ne devraient pas oublier l'Ouest—l'Ouest, dis-je, sera la grande contrée...

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ! très bien !

M. GREENWAY : Quand lord Dufferin visita l'Ouest, il dit que Winnipeg était comme le moyeu de cette contrée. Je crois qu'en 1916, dans dix ans, il y aura autant de population à l'ouest des grands lacs qu'il y en aura à l'est, et ce sera grâce à la politique vigoureuse qui a été mise en œuvre et dont le crédit revient au gouvernement actuel. Il n'y a pas une seule compagnie qui ait tant fait pour coloniser l'Ouest que celle dont j'ai parlé tout à l'heure et qui se soit lancée dans l'entreprise avec plus d'énergie, comme le font du reste généralement les Américains. J'ai dit que le Manitoba avait traversé des jours sombres. Je m'en souviens très bien et je me rappelle, monsieur l'Orateur, les obstacles que j'ai eu à surmonter, et que je mentionnerai pour rafraîchir la mémoire des honorables députés de la gauche qui paraissent s'intéresser si fort aux choses de l'Ouest.

On se souvient d'un contrat qui fut signé avec le Pacifique-Canadien, en 1881 je crois. Il contenait une stipulation de monopole. Quoique le pays ne fut que peu connu à cette époque, il commença à se développer rapidement et la population demanda des chemins de fer. Des compagnies se formèrent et obtinrent des chartes provinciales, mais aussi vite qu'elles étaient accordées là-bas, aussi vite elles étaient abrogées à Ottawa. Nous ne pûmes avoir d'autres chemins de fer. Une des époques les plus rudes de ma vie, fut les cinq années que je consacrai à semer l'agitation parmi la population du Manitoba sur cette question. Enfin la population comprit et envoya au parlement des hommes qui protegèrent leurs intérêts. Où donc était mon honorable ami pendant ces années de dur labeur? Etait-il en train d'aider à enlever ces fers qui entravaient la marche du Manitoba ? Non, il travaillait à les resserrer davantage. La population du Manitoba ouvrit les yeux, elle élit d'autres représentants et j'eus l'honneur, en 1888, d'être invité, par le premier ministre du temps, sir John A. Macdonald, à venir à Ottawa puis, après quelques semaines, la question fut réglée. Nous soulageâmes la province de ses entraves et aujourd'hui, l'honorable député peut se lever et dire : Nous pouvons amener le Grand-Nord à Boissevain ; nous pouvons conduire le Grand-Nord dans tous les endroits. Pourquoi ? A cause du changement qui fut effectué dans la politique du gouvernement à cette époque.

Mes amis ont tous et individuellement parlé du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je ne cèderai ma place à personne dans ma défense de cette entreprise. Je crois que c'est la route naturelle pour l'écoulement des produits de cette immense contrée. Quel que soit le nombre des voies ferrées que nous pouvons avoir, elles nous seront toutes utiles quand ces millions d'acres de terre seront en culture. Il nous faut le chemin de fer de la baie d'Hudson, quand ce serait seulement pour le transport de nos bestiaux et nos produits de la ferme. Me direz-vous que cette route, la plus courte pour atteindre les ports océaniques, la plus directe pour les ports européens, la route qu'ont adoptée de préférence pendant deux cents ans, les vieux navires de la baie d'Hudson, me direz-vous qu'avec un service de brise-glace modernes, cette route ne peut pas devenir praticable ? Je n'ai jamais eu de doute à ce sujet depuis bien des années. J'admets avec d'autres honorables députés qui ont exprimé leur opinion, que ce chemin de fer doit être construit sans frais pour les provinces, à cause de son importance colossale pour tout le pays, car la contrée qu'il desservira est un de ses plus précieux actifs. C'est pourquoi je dis qu'il devrait être entrepris par le gouvernement fédéral. Vu la position que j'ai prise sur cette question des terres et la valeur considérable que ces dernières acquièrent chaque jour, j'ose faire remarquer à mon honorable ami, que la concession de terres au chemin de fer de la baie d'Hudson est trop forte. La concession au nord de la rivière Saskatchewan est caduque depuis le mois de janvier. La concession au sud, entre Erwood et la Saskachewan, 90 milles, est encore valide pour deux ans. Je crois que nos amis, eu égard à l'état dans lequel se trouve cette concession, devraient tâcher de conclure quelque autre marché pour la construction de ce chemin de fer. Je suppose que l'honorable ministre des Chemins de fer ne se soucie pas, après les expériences qu'il a faites de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, d'entreprendre la construction de cette ligne. Pourtant il me semble que c'est la meilleure manière de conduire cette entreprise à bonne fin. La subvention étant en grande partie caduque, toute la question pourrait être remise sur le métier, afin de savoir, vu la valeur actuelle des terres, combien il en coûterait pour compléter cette entreprise. Je suis sous l'impression que la ligne pourrait être construite et mise en opération pour la moitié du produit de la vente des terres concédées. C'est mon opinion et je me joins à mon ami pour nous efforcer d'obtenir toutes les terres possibles pour le colon.

Je dirai un mot en terminant pour montrer l'effet de ce que je crois être la politique du Gouvernement et qui paraît être aussi la politique nouvelle des honorables députés de la gauche, c'est-à-dire la terre pour le colon. Je n'exagère pas en disant que la moitié de ma correspondance vient de personnes qui, ayant obtenu des renseignements sur le Nord-Ouest, veulent y acheter des terres. Eh bien, monsieur l'Orateur, j'en suis arrivé à leur donner à tous ce cliché pour réponse : Quelle qu'ait été la politique des gouvernements qui se sont succédés dans le passé, la politique du gouvernement d'aujourd'hui est de ne pas vendre de terres,

excepté les terres scolaires, qui sont vendues à l'enchère. Vous ne pouvez pas acheter de terres, à moins que vous n'alliez les habiter, que vous deveniez un colon ordinaire, que vous cultiviez votre terre. C'est de cette façon seulement que vous pouvez acquérir maintenant des terres dans l'Ouest.

Je sais pas si c'est ce qu'a constaté mon honorable ami s'il est allé dans l'Ouest quand il a constaté que les terres étaient rares et qu'il n'était pas possible d'en acheter à bas pris du gouvernement. Je crois que certaines compagnies peuvent vendre des terrains de cette catégorie et que leurs prix ne sont pas exorbitants.

Toutes les compagnies les plus importantes, comme celle de la baie d'Hudson, par exemple, ont considérablement augmenté leurs prix, quelque temps avant mon départ de l'Ouest, le mois dernier. J'ai oublié le chiffre exact de l'augmentation, mais les compagnies ont fait plus encore, car elles ont décidé de ne vendre que la moitié de toute étendue de terrains qu'elles possèdent dans un même district. Si elles possèdent une section dans un district, elles n'en vendront qu'une demi-section; si elles possèdent une demi-section, elles ne vendront qu'un quart de section.

C'est ce qui se faisait, il y a déjà plusieurs années. Ce pays a été colonisé dans des circonstances bien pénibles. Beaucoup d'entre nous étaient obligés de franchir une certaine de milles avant d'atteindre un chemin de fer, et pendant longtemps nous n'avons pas eu le droit d'en construire.

Je le répète, j'espère que la Chambre, dans l'intérêt de tout le pays, fera preuve de largeur de vue, sur cette question qui concerne le Nord-Ouest. J'ai lu avec plaisir, ce matin, que notre nouveau Gouverneur général a parlé du Canada comme étant une nation.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ! Très bien !

M. GREENWAY : Il ne s'est pas servi du mot " colonie ". Nous devons, en effet, être une nation. Mais comment le Canada serait-il une nation sans le Nord-Ouest? Dans cet édifice même, j'ai remarqué la reproduction en miniature d'un arc de triomphe que nous avons fait élever à Londres, il y a quelques années, et sur lequel on lit " Le Canada est le grenier de l'Angleterre". Qu'est-ce qui a déterminé l'architecte à mettre cette inscription sur l'arc ? Sont-ce les belles et anciennes provinces d'Ontario et Québec ? Non, ce sont les vastes terres à blé de l'Ouest, capables de nourrir toute la population de l'empire.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Comme tous mes collègues dans cette Chambre, j'en suis certain, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député qui vient de reprendre son siège.

Nous aimons toujours à entendre des pionniers et nous sommes unanimes, je crois, à reconnaître en la personne de l'honorable député, un des plus heureux pionniers de la colonisation, dans nos vastes territoires de l'ouest.

Mais tout en l'écoutant avec beaucoup d'intérêt, je ne pouvais m'empêcher de songer que, même les plus habiles, sont quelquefois portés à confondre la cause avec l'effet, et qu'il arrive souvent qu'un orateur réfute dans une partie de son discours ce qu'il a tenté d'établir dans une partie précédente.

Je me permettrai de passer en revue et d'analyser quelques-uns des arguments invoqués et quelques-unes des expressions employées par mon honorable ami et quelques autres députés de la droite qui ont pris la parole sur cette question. Il m'a semblé voir dans le langage de plusieurs d'entre eux un ton de persiflage. Ils m'ont paru vouloir jeter des doutes sur la sincérité de l'intérêt que nous portons au Nord-Ouest.

M. GREENWAY : L'honorable député s'adresse-t-il à moi.

M. FOSTER : Pas particulièrement ; je constate une tendance assez générale que j'ai cru remarquer dans quelques-uns des discours des députés de la droite. Je me demande si cette attitude n'est pas déplacée? Est-elle prudente et même compatible avec le simple bon sens ? Même si nos adversaires supposaient que le parti qu'ils combattent a pu errer autrefois dans sa politique relative au développement du Nord-Ouest serait-il prudent de vouloir le tenir à l'écart, s'ils supposent que nous sommes maintenant ralliés à leurs idées ?

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a été l'un des plus en évidence, sous ce rapport. Il a débuté par déclarer que l'opposition en était arrivée à penser exactement comme le parti au pouvoir, et immédiatement après, il nous accable des flots de son ressentiment, pour nous en punir. Il est remonté dans l'histoire ancienne et en a exhumé les vieux dossiers oubliés, mais il n'y a pas trouvé ce qu'il cherchait. Il voulait y trouver un argument, mais il n'en a rapporté qu'une phrase à effet qui a eu le don de le captiver. " La terre au colon ", voilà, dit-il, la devise des libéraux, par opposition à la devise du parti conservateur qui était: " la terre aux spéculateurs ".

J'admets que ce mot serait excellent, s'il avait la moindre application, s'il reposait sur quelque chose. Voyons un peu ce qu'il y a dans cette phrase lancée par l'honorable ministre (M. Oliver) et répétée par les orateurs de la droite, sans en excepter l'honorable député de Lisgar (M. Greenway).

Dans sa première phrase, l'honorable député (M. Greenway) déclare que l'honorable député de Marquette (M. Roche), en déposant cette résolution, n'avait d'autre but que de discréditer la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Cela peut être son opinion, mais je me permettrai de dire qu'elle est fausse. Il n'y a pas de doute qu'il s'en tiendra à cette opinion, qu'elle soit vraie ou fausse.

Dans son désir d'exonérer le Gouvernement, il a prétendu, en parodiant une phrase de lord Salisbury, prononcée dans une circonstance plus solennelle, que cette compagnie avait été un des agents les plus bienfaisants dans le développement et la colonisation du Nord-Ouest. Que Dieu ait pitié de nous si la colonisation du Nord-Ouest n'a jamais eu d'agent plus bienfaisant que cette compagnie. Mais c'est une question que nous aurons l'occasion d'étudier plus tard.

L'honorable député a aussi la voie tracée par l'honorable ministre de l'Intérieur en évoquant le conflit historique entre le colon et le spéculateur et en reprochant au parti libéral conservateur de s'être fait le champion du spéculateur. Je demande à l'honorable ministre et à l'honorable député de Lisgar de remonter aux années 1871, 1872, 1874, 1879, 1880, jusqu'à nos jours et d'étudier la législation de cette période. Cette question qu'il fallait alors étudier à travers l'obscurité et les incertitudes de l'avenir, était beaucoup plus difficile à résoudre qu'à présent, où nous la contemplons à la lumière d'une expérience de vingt-cinq années. Or, je leur demande si, lorsque les deux partis prirent position sur l'importante question de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'au littoral occidental, je leur demande s'il n'est pas vrai qu'il n'y avait pas entre eux l'ombre même d'une divergence d'opinion sur les moyens à prendre pour arriver à ce résultat. On différait sur les plans et sur les tracés, mais les moyens à prendre pour les mettre à exécution étaient absolument les mêmes.

La première loi relative au chemin de fer canadien du Pacifique fut votée en 1871, par le gouvernement de sir John Macdonald et le parti qui l'appuyait. Les conditions financières et autres sur lesquelles reposait cette loi étaient au nombre de trois: premièrement, le taux de l'empôt, le fardeau des charges qui pesaient sur la population ne devait pas être augmenté ; deuxièmement, les constructeurs devaient recevoir une subvention en argent ; troisièmement, les terres du Manitoba et du Nord-Ouest situées le long de la voie devaient payer le coût de la construction du chemin. Les deux partis, dont l'un avait pour chef sir John Macdonald et l'autre l'honorable Alexander Mackenzie, étaient d'accord sur ces trois points essentiels de la loi de 1871.

La compagnie n'ayant pas réussi à se procurer des capitaux sur la garantie de la loi de 1871, celle de 1872 fut votée. Cette dernière consacrait expressément les trois mêmes points essentiels. Il n'y eut pas la moindre divergence d'opinion entre les deux partis.

Sur ces entrefaites, le gouvernement de sir John Macdonald fut remplacé par celui de l'honorable M. Mackenzie, et en 1874, le nouveau gouvernement vota une nouvelle loi relative à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Que contient cette loi ? Mon honorable ami n'approuve pas l'idée d'affecter à la construction du chemin, chaque section alternante, de terrain, le long de la voie. Cependant on retrouve dans cette loi les trois mêmes principes consacrés par les deux lois précédentes. Les droits de douanes avaient été quelque peu augmentés, ce qui élevait le taux de l'impôt, mais il était dit dans la loi que les ressources du pays ne devaient pas être obérées sans nécessité ; qu'il y aurait une subvention en argent de $10,000 par mille et une subvention en terre ne devant pas excéder 20,000 acres par mille, et devant être prises à même les terrains situés le long de la voie, à travers le Manitoba et le Nord-Ouest.

Lorsqu'en 1879 sir John Macdonald remplaça de nouveau l'honorable M. Alex. Mackenzie à la tête des affaires, les deux partis continuèrent à être d'accord sur la question de la subvention, en argent et en terres. Si c'était le principe reconnu et accepté dans les lois de 1871, 1872, 1874 et 1879 que le chemin devait être construit sans obérer inutilement les resources du pays, et au moyen d'une subvention en argent et d'une subvention en terres, devant consister de chaque section alternante dans une zone de trois à six milles de longueur sur le parcours du chemin, comment l'honorable ministre de l'Intérieur, ou qui que ce soit, peut-il donner la moindre consistance à cette prétendue bataille continuelle entre les deux partis, sur cette question d'une subvention en terre au chemin de fer canadien du Pacifique ?

Quel usage devait-on faire de ces terres, aux termes de la loi de 1874 ? Les deux tiers devaient être vendus par le département à un prix convenu avec les constructeurs, et l'argent provenant de cette vente devait aller aux constructeurs ; l'autre tiers devait être cédé aux cultivateurs, directement.

Dans l'un et l'autre cas, comme on le voit, les terres ne devaient pas être livrées aux spéculateurs. Quand M. Mackenzie élaborait la loi de 1874 et la faisait voter par le Parlement, supposait-il que si les deux tiers des terres réservées pour le bénéfice des constructeurs étaient vendus, ils seraient vendus exclusivement à des colons ? Ces terres ne devaient-elles pas être vendues à quiconque en offrirait le prix convenu ? Et les acheteurs ne seraient-ils pas, en toute probabilité, des spéculateurs ? Et le tiers était cédé directement aux entrepreneurs. La compagnie devait-elle occuper ces terres elle-même, ou devait-elle en disposer dans un but de spéculation ? Elle devait naturellement chercher à les vendre au meilleur prix possible. Que deviennent alors les fictions sorties de l'imagination de l'honorable ministre de l'Intérieur? Il a trouvé dans l'histoire ancienne ce qu'il croyait être le bout d'un puissant argument: il s'en empara, l'attira à lui et l'exhuma complètement des décombres, mais il constate maintenant que ce n'est pas du tout ce qu'il croyait.

"La terre au colon" ! s'écrit l'honorable député de Lisgar. Je me fais, dit-il, le défenseur de la compagnie des terres de la

vallée de la Saskatchewan et le défenseur du Gouvernement qui a conclu ce marché avec la compagnie, parce que j'aime le colon et que j'ai pour dévise "la terre au colon."

La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a acheté 250,000 acres de terre à raison de $1 l'acre ; cette compagnie a revendu chaque acre de ces terrains à des prix qui lui ont rapporté, en moyenne, $7 de l'acre. Quelqu'un peut-il nier cela ? Non, car c'est l'exacte vérité. Si le Gouvernement avait pris pour règle "la terre au colon" et non "la terre au spéculateur", il aurait vendu ces terrains directement aux colons, entre $1 et $3 l'acre. Le colon qui arrive aujourd'hui dans cette partie du pays ne se trouve pas en présence d'un gouvernement bienfaisant et paternel, dont le seul désir est de lui être utile. Il a affaire au rude spéculateur qui lui dit : "Vous pouvez vous établir sur ces terres si vous me payer $8, $10 ou $12 de l'acre." "Qui êtes-vous ?" répond le colon. "Je suis la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan." De qui avez-vous acquis ces terres ?" "Du gouvernement." "Combien les avez-vous payées ?" "Je les ai payées $1 l'acre."

Mais, fait observer l'honorable député de Lisgar, c'est la compagnie qui a donné de la valeur à ces terres. Quelle piètre raison pour un homme sensé comme mon honorable ami, à donner à une assemblée composée d'hommes intelligents ! Il commence par dire que ce district était un désert avant d'avoir été acheté par la compagnie. Cependant, dans ces plaines désertes en 1902, un seul homme récoltait en 1904, de l'aveu même de l'honorable député, 100,000 boisseaux de blé, et un autre, 46,540 boisseaux. Un désert une année, et un jardin, l'année suivante, grâce à la baguette magique de cette compagnie.

Nous n'avons pas pris au sérieux le discours de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) lequel, d'ailleurs, n'avait pas la prétention d'être un discours sérieux. Il a eu cependant un passage pathétique. Cette vaste région était connue, dit-il, sous le nom de "la terre inhabitée." Le malheureux conducteur d'attelage, obligé de la traverser, frémissait, dès qu'il en approchait et poussait un profond soupir de soulagement, dès qu'il en était sorti. C'était une plaine de sel, une terre de désolation dont les êtres humains se tenaient éloignés; les seuls êtres vivants qu'on y voyait étaient des chiens de prairies et des poules sauvages. En 1902, le ministre de l'Intérieur disait aussi que ces terrains n'avaient aucune valeur.

Dans quel pays merveilleux et dans quel temps plus merveilleux encore vivons-nous ? Voici une immense étendue de terrain ; le 15 décembre 1902, c'est un désert de sel, dont personne ne veut, dont tout le monde s'éloigne avec terreur, dont les chiens de prairies et les poules sauvages sont les seuls habitants. Un an plus tard, en 1903, c'est un véritable paradis, où le blé croît en abondance ; partout on y voit des fermes prospères ; les villages et les villes y ont surgi comme par enchantement, autour de chaque gare du chemin de fer qui le traverse. A qui faut-il attribuer ce changement ? A la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Que sont les tours de magie d'Hatfield ? Ils tombent dans l'insignifiance auprès des prodiges de l'incomparable alchimiste de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

Mais n'y a-t-il pas une autre raison à ce changement à vue ? Où étaient les fonctionnaires du gouvernement ? Ils étaient endormis sur ce qu'ils croyaient être un désert de sel, tandis qu'ils étaient en réalité sur un véritable paradis terrestre d'une inépuisable fertilité. Comment se fait-il qu'ils n'ont rien soupçonné de cette richesse, de cette fertilité, quand, six mois après la vente, tous ces merveilleux trésors étaient mis au jour.

Mon honorable ami attribue ce changement à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Immédiatement après l'achat, elle réunit 400 invités, des banquiers, des financiers, des gouverneurs et des ex-gouverneurs ; elles les conduisit sur les lieux dans un superbe train de luxe et leur fit visiter le pays, après les avoir bien soignés et bien nourris.

Sont-ce ces colons, monsieur l'Orateur, qui sont venus dans la région, qui ont pris chacun 160 acres de terre et se sont mis à cultiver le sol, sous l'œil bienveillant de ce Gouvernement, qui est toujours avec le colon contre le spéculateur. Ne sommes-nous pas excusables de croire plutôt que la compagnie est allée, avec préméditation, dans le pays voisin, réunir un certain nombre de banquiers, de financiers, de nababs de toute sorte, pour leur faire voir les richesses de cette terre promise ; et après leur avoir vendu des étendues considérables de terrains, les ramener dans leur foyers comme autant d'agents intéressés à faire acheter ces terres par d'autres spéculateurs et même par des colons.

Mais qu'on remarque bien, monsieur l'Orateur, que lorsqu'un colon a acheté une ferme dans ce district, il ne l'a pas payée $1 l'acre aux gouvernements qui représentent les colons, mais qu'il l'a payée $7, $8 ou $10 l'acre à ces beaux messieurs qui ne sont guère autre chose, à mon sens, que des spéculateurs. Un an après avoir fait l'acquisition des terrains, ils déclaraient dans leurs prospectus que tout était vendu sans réserve. A des colons ? Pas du tout. Ils étaient des spéculateurs et ils avaient revendu à d'autres spéculateurs qui espéraient aussi y faire un bénéfice. Depuis le 1er décembre de l'an dernier, la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a vendu plus d'un million d'acres des terres qu'elle possède dans

cette partie du pays. A-t-elle vendu à des colons ou à des spéculateurs ?

L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) se donne aussi comme un ardent champion des colons contre les spéculateurs, et l'instant d'après on le voit démolir de la manière la plus amusante ses propres prétentions. Voici ce qu'il a dit :

> Un grand nombre de membres de cette compagnie étaient des Américains et les colons qu'ils ont amenés sont virtuellement tous des Américains.
>
> Voici comment on a disposé de ces terres : La compagnie vend 10,000 acres, à un seul homme à un prix spécial ; cet acheteur retourne chez lui et revend les terrains à des colons qu'il vient lui-même établir dans le district.

Ce n'est pas le Gouvernement qui a vendu à ces colons à $1 l'acre ; c'est le spéculateur qui a eu les terrains pour $1, qui l'a ensuite cédé à d'autres spéculateurs par lots de 10,000 acres, et ces derniers les ont enfin revendus aux colons, à raison de $7, $8, $9 et $10 l'acre. Mon honorable ami s'est complètement réfuté lui-même.

L'honorable député de Lisgar semble reprocher au gouvernement actuel du Manitoba de vendre des terres à raison de $2.50 et $3 l'acre. Pourquoi s'oppose-t-il à cela et pourquoi, en même temps, défend-il si chaleureusement la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, et le gouvernement fédéral qui lui a cédé ces terrains à raison de $1 l'acre ? Le gouvernement du Manitoba aurait assurément plus raison de vendre ses terres $2.50 et $3 l'acre, que le gouvernement fédéral de les céder à $1 l'acre dans la partie la plus riche et la plus fertile du pays. Cependant, il blâme l'un et approuve l'autre. Où est la logique dans tout ceci.

L'honorable député dit encore qu'il y a eu des jours sombres à cette époque. Quel temps avions-nous à l'époque où il était premier ministre du Manitoba ? Les temps sont changés depuis. Un autre Gouvernement est aux affaires et mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire remarquer ce qui a eu lieu. Sous son règne, tant que son influence néfaste, pour ainsi dire, s'est fait sentir sur cette province, très peu de colons sont allés s'établir dans le Manitoba. Mais du moment qu'il quitte le pouvoir et que son influence cesse de se faire sentir, il se produit un changement subit, des jours meilleurs accompagnent l'avènement du nouveau gouvernement. Il nous a dit lui-même avec quelle rapidité les colons sont arrivés pour s'établir sur ces terres. Le nombre des homesteads concédés augmentait, augmentait, comme s'il eut été porté sur les ailes d'un aigle. Cet argument a autant de valeur dans ce cas-ci que dans celui auquel il l'applique. Je ne fais que lui appliquer son propre raisonnement, et à en juger par sa mine, je crois qu'il considère que l'argument est irréfutable.

Mon honorable ami dit que nous avons toujours cru que cette partie du pays serait le grenier de ce continent. Je crois qu'il a raison de penser ainsi, mais immédiatement après, il s'est permis une affirmation qui mérite qu'on s'y arrête.

Il nous dit aujourd'hui que c'est du sud que nous viendra la grande masse de notre immigration. Je le crois et il y a longtemps que je le dis. Depuis que j'étudie cette question du Nord-Ouest, j'ai déclaré plus d'une fois que notre population augmenterait quand le courant de l'immigration, pour certaines causes, se détournerait des Etats-Unis et de ses vastes terrains, à bas prix, et porterait vers le nord les foules à la recherche d'un foyer. On ne modifie pas les desseins de la Providence ni le cours de l'univers ; quelque riche que puisse être le pays au nord du 49e degré de latitude, tant que l'appétit des hordes à la recherche d'un patrimoine n'aura pas trouvé son apaisement naturel aux Etats-Unis, et n'aura pas dirigé le courant dans une autre direction, le tour du Canada ne sera pas venu, mais lorsque ce temps arrivera, ce sera alors notre tour.

Autre chose encore. Il est inutile de perdre notre temps à discuter sur les conditions qui existaient de 1874 à 1880, et sur celles de 1880 à 1905. La face des choses n'est-elle pas entièrement modifiée? Quels moyens de transport avait-on dans le Nord-Ouest, et que pouvait-on faire pour coloniser ce pays et y attirer les immigrants, avant d'y avoir établi un réseau de chemins de fer ? Il y a eu nécessairement une période préparatoire. Il y a eu cette longue période d'efforts ardus qui ont mis à contribution toute l'énergie et les capacités de deux gouvernements et de deux partis, avant que nous ayons réussi à attirer les capitaux dans ce territoire, et à les employer à y construire des chemins de fer, pour qu'on put y pénétrer et en sortir et qu'il devint le pays de tout le monde, au lieu d'être le pays inhabité qu'il était.

Est-il juste de comparer cette période des vingt premières années, avec les dix ou douze dernières années, alors que le pays était sillonné en tous sens par des chemins de fer et possédait un système de transport rivalisant avec celui du grand pays voisin ? Il n'est pas raisonnable de faire une semblable comparaison, d'établir un contraste entre les deux périodes.

Je vais poser une question de simple bon sens, et je demande à tous ceux qui m'entendent d'y répondre en eux-mêmes. Supposons qu'en 1900 la fortune des luttes électorales eût relégué l'honorable premier ministre dans l'opposition et eût placé le parti libéral-conservateur à la tête des affaires, et que depuis cinq ans les destinées du pays eussent été entre ses mains. Que chacun réponde à cette question, dans son for intérieur. Croit-on que le pays aurait fait moins de progrès depuis cinq ans qu'il n'en a fait sous une administration libérale? Je ne crois pas que personne ne veuille se lever dans cette Chambre et discuter longuement sur ce point. Nous savons tous qu'il y a des circonstances indépendantes

des partis, et que lorsque les conditions sont changées, les résultats qui en découlent changent également.

Mais personne dans cette Chambre, qu'il siège sur les bancs de la droite ou de la gauche, ne doit oublier que pendant de longues années et pendant des moments de dépression, le parti libéral conservateur, faisant de son mieux et regardant vers l'avenir, souvent obscurci et difficile à déchiffrer, n'a jamais une seule fois désespéré du Nord-Ouest et n'a jamais cessé un seul jour de diriger ses efforts—peut-être mal inspirés dans certains cas—vers ce grand objectif : l'établissement, au moyen de chemins de fer et de voies de transport, de ce vaste pays intérieur, appelé à jouer un rôle si important dans le développement, la force et la grandeur du Canada.

Je ne veux pas introduire les animosités de parti dans le débat. Je ne dirai pas comment les efforts du parti conservateur ont été entravés et combattus par le parti libéral ; je ne rappellerai pas les confessions tardives arrachées depuis à certains libéraux, et en particulier à l'honorable M. G. W. Ross qui a avoué franchement et courageusement qu'il s'était trompé dans sa lutte au gouvernement conservateur. Nous ne demandons pas que l'honorable premier ministre en fasse autant. Je considère que ce ne serait pas de bonne politique de sa part, mais il y en a d'autres qui, après avoir agi comme lui, ont eu le courage de désavouer ce qu'ils avaient fait.

Passons maintenant à un autre point. L honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) n'a pas réfuté les principaux faits établis par l'auteur de la présente résolution et l'honorable député qui l'a si habilement appuyée. Plusieurs questions très pertinentes lui ont été posées, auxquelles il n'a pas répondu. J'en reprendrai quelques-unes, afin de permettre au ministre ou à quelques-uns de ses amis d'y répondre et, surtout, d'y répondre franchement, s'ils le peuvent.

L'honorable député de Marquette a demandé, entre autres choses : Comment se fait-il qu'il y a neuf mois l'honorable ministre déclarait qu'à cette date des titres avaient été délivrés à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, pour 149,450 acres, que depuis il a continué à hâter l'émission des titres et qu'il y a quelques jours, en réponse à une autre question, il déclarait qu'à l'heure actuelle, il n'y a de titres émis que pour 12,808 acres ?

Voilà assurément une question qui méritait de retenir l'attention de l'honorable ministre et s'il y avait consacré quelques minutes au lieu de s'attarder à extraire quelques mots à effet de la vieille résolution de 1880, il aurait mieux satisfait au légitime désir de l'opposition sans compter que cela aurait aussi mieux valu pour sa propre réputation.

Voici encore une autre question à laquelle il n'a pas répondu. Pourquoi a-t-on mis à la disposition de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, telle que maintenant constituée, une superficie plus étendue, pour y faire un choix de ses terrains? A-t-on accordé une extension des limites dans lesquelles le choix doit être fait ? Pourquoi a-t-on accordé cette extension et en quoi consiste-t-elle? Nous sommes informés, par la compagnie elle-même, qu'il lui est maintenant loisible de choisir ses terrains sur une superficie beaucoup plus étendue que celle qui lui avait été accordée précédemment. Il n'y a rien dans le contrat qui oblige le Gouvernement à cela. Pourquoi a-t-il fait cette faveur à la compagnie et en quoi consiste cette faveur?

Ce n'est pas tout. Pendant longtemps je me suis débattu dans l'obscurcité. J'ai posé questions sur questions pour arriver à connaître en vertu de quel droit la compagnie de chemin de fer Nord-Canadien avait été autorisée à échanger des terrains pour d'autres situés dans d'autres parties des nouvelles provinces, et finalement, en s'appuyant sur une question de forme, on m'a répondu qu'il n'y a pas eu de transfert.

Aujourd'hui qu'il lui est démontré que le tranfert a eu lieu et qu'on lui demande pourquoi il a été autorisé et en quoi il consiste, il ne répond pas. Le " Free Press " de Winnipeg, y a répondu, ou a prétendu répondre à la question, dans un article de rédaction. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a aussi donné quelques explications, mais nous n'avons pas encore de réponse officielle de la part du ministre. Il a éludé ma question ; il n'a pas pu ou n'a pas voulu y répondre directement. Je lui ai demandé s'il y a eu un transfert, pourquoi il a été autorisé et en quoi il a consisté. L'honorable député d'Assiniboïa-est dit que 200,000 ou 300,000 acres de terrains ont été échangés contre d'autres dans cette grande vallée de la Saskatchewan ; que ce transfert a été autorisé pour certaines raisons et il en donne deux—la réserve des doukhobors et la réserve forestière de Riding-Mountain. Mais pourquoi ne pouvons-nous pas obtenir une explication précise du ministre de l'Intérieur ? Puisqu'il a déjà pris la parole sur cette question, un autre membre du cabinet ne pourrait-il pas et ne devrait-il pas nous dire exactement ce qui en est ?

On a aussi demandé pourquoi le Gouvernement n'a pas tenu la promesse faite il y a trois ans par l'ex-ministre de l'Intérieur. Il a déclaré en cette circonstance qu'il était sur le point de libérer 50,000,000 ou 60,000,000 d'acres de terres et de déposer un projet de loi relatif à l'emploi qui sera fait de ces terres ainsi libérées, et qu'il ne voyait aucune raison pour que cela ne fut pas fait dans un délai relativement court. Pourquoi cette promesse n'a-t-elle pas été tenue? Elle est consignée en toutes lettres dans les " Débats " ; la voici :

Depuis l'avènement du gouvernement actuel, il existe dans les territoires du Nord-Ouest un

état de choses en vertu duquel, la plus grande partie des sections impaires des terres publiques est gardée en réserve, par suite de l'obligation dans laquelle nous sommes d'en céder de grandes quantités aux compagnies de chemins de fer. Depuis de longues années, il est d'usage d'arpenter le territoire et de le concéder en sections paires et impaires et de garder ces dernières pour subventionner les chemins de fer. Les sections paires sont affectées aux homesteads. Il ne nous a pas été permis de toucher aux sections impaires, que nous pouvons être appelés à livrer à diverses compagnies de chemins de fer, en vertu d'engagements pris par le Gouvernement précédent.

Or c'était un ministre qui avait été pendant plusieurs années au pouvoir. Il connaissait à fond le Nord-Ouest et il disait :

Je ne dis pas que cela était bien ou mal. Je ne fais qu'expliquer la situation dans laquelle nous nous trouvons.

Il était plus raisonnable et un peu plus sage et un peu plus réfléchi que le présent ministre de l'Intérieur. Il ne faisait pas revivre les anciennes discussions; il ne disait pas si c'était bien ou mal, à cette époque. Il ajoutait :

Mais j'espère que d'ici à deux ou trois semaines nous aurons réussi à conclure un arrangement définitif par lequel toutes les compagnies de chemins de fer qui ont des réclamations relativement à des subventions en terre, y compris le chemin de fer canadien du Pacifique, accepteront un règlement final. Grâce à cela, environ 50,000,000 d'acres de terre reviendront au gouvernement et nous pourrons en disposer de la manière que le Parlement nous y autorisera. J'espère soumettre prochainement à la Chambre un projet de loi concernant l'usage que nous devons faire de ces terres.

C'est la déclaration que faisait, il y a trois ou quatre ans, le ministre de l'Intérieur. Les députés de la gauche ont demandé pourquoi cette promesse n'a pas été remplie et quels obstacles ont surgi pour empêcher, pendant 3 longues années, la réalisation de ce que le ministre projetait de faire dans l'espace de quelques semaines. Mais on n'a pas répondu à cette question.

Arrivons maintenant au sujet principal de la discussion. Voici 13,000,000 d'acres de sections impaires que vous ne pouvez ni vendre ni coloniser, parce qu'il faut faire choix de 1,700,000 acres de terre dans ces territoires. Laissons de côté, pour un instant, nos discussions d'autrefois. Bornons-nous à envisager la situation actuelle. Il n'y a aucune raison de souffrir un an de plus, ni un mois de plus, un pareil état de choses. Pourquoi n'y met-on pas promptement fin ? Est-il raisonnable de fermer aux colons ces 13,000,000 d'acres des sections impaires, dans l'une des parties les plus fertiles du pays, uniquement parce qu'il faut faire choix de 1,750,000 acres, pour contenter une seule compagnie: la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

Voilà la question. Et qu'a répondu le ministre à cette interrogation ? Il a parlé des terres détenues en garantie. J'ai lu et relu son discours et les contrats en vertu desquels ces terres ont été détenues et je ne vois rien qui empêche qu'on les choisisse immédiatement. Si le gouvernement fédéral a un lien sur ces terres, qu'il oblige les compagnies à faire leur choix, et qu'il conserve son lien sur le tiers des terres choisies jusqu'à ce que l'Etat soit remboursé.

Il ne reste plus que 1,750,000 acres de terre entre les mains de la compagnie ou detenus en garantie par le gouvernement ; les autres 11,000,000 d'acres sont disponibles et peuvent servir à la colonisation et au progrès de ce pays. Telle est la question en litige, la seule qui nous devise présentement.

Qu'on laisse à la gauche ses convictions, et ses opinions et ses idées, relativement à cette question—convictions sincères et sincèrement exposées devant la Chambre. C'est pure folie et un enfantillage, de lui dire : Vos principes sont faux ; vous n'agissez que dans le but de discréditer le Gouvernement; vous n'êtes pas sincères. Est-ce que les députés des deux côtés de la Chambre ne peuvent pas examiner ces grands problèmes qui sont d'une importance vitale pour la partie la plus importante du Canada ; ne peuvent-ils pas les étudier ensemble et trouver une solution sage et raisonnable quant à la meilleure ligne de conduite à suivre dans la situation actuelle.

Je crois qu'ils le peuvent. L'opposition a exposé ses raisons. A-t-elle eu raison ou tort de dire que nous devrions appliquer ces 12,000,000 d'acres de terre, là où ils peuvent contribuer au progrès de la nation ou bien serait-il plus sage d'en priver les colons, pendant des années et des années ? Quelle est l'obstacle insurmontable qui s'oppose aux choix de ces 1,750,000 acres de terre, en laissant au gouvernement un lien sur un tiers, si on le désire, tout en dégageant les 11 ou 12 millions qui restent.

Voilà une question que les gens sensés peuvent discuter et sur laquelle ils peuvent se prononcer sans se jeter la pierre et sans suspecter les motifs les uns des autres. J'avertis le Gouvernement avec autant de force que l'ont averti ceux qui siègent derrière, qu'il aura à subir les mêmes assauts qu'en 1902. Pourquoi le Gouvernement a-t-il vendu ces terres en 1902, à raison de $1 l'acre à une compagnie formée de spéculateurs ? Parce que des amis intimes du ministre et du Gouvernement, des parents, des favoris du ministre de l'Intérieur les ont importunés. Je comprends et je vois ce qui s'est passé. Il y avait une entente ; l'un devait obtenir le privilège, l'autre devait l'exploiter financièrement et autrement, et les recettes seraient partagées, " Contre les spéculateurs " a dit le représentant de l'Assiniboïa-est (M. Turriff). Celui-ci serait-il aussi fortuné qu'il l'est aujourd'hui, si ce n'était des spéculateurs ?

Aura-t-il l'obligeance de nous dire ici-même qu'il n'a jamais eu et n'a actuellement aucun rapport avec cette compagnie? Où est M. Adamson, homme lige du ministre de l'Intérieur, et beau-frère de celui qui remplissait les fonctions de commissaire du département de l'Intérieur à l'époque de cette transaction? Mon honorable ami blâme les membres du gouvernement provincial d'avoir vendu à des amis une certaine étendue de terre ; qu'il change donc le bonnet de tête, pour voir s'il ne coiffera pas mieux. Le ministre de l'Intérieur a été contraint par ses amis, et non par le colonel Davidson, d'accorder ce privilège ; les deux compères ont dû lui tenir à peu près ce langage : " Donnez-nous ces terres ; nous avons acquis une grande expérience : nous allons convertir en un véritable jardin cette région que l'on croit stérile." L'ont-ils fait depuis quatre ans ?

M. ADAMSON : Mon honorable ami me permettrait-il une observation?

M. FOSTER : Soustrayez 1902 de 1905.

M. ADAMSON : Mon honorable ami me permettrait-il une observation? La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan n'a pas payé le terrain $1 l'acre et n'en a jamais vendu à raison de $7 l'acre. Je n'ai jamais eu une seule minute d'entretien avec le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) au sujet de cette affaire.

M. FOSTER : Je prends la dénégation de l'honorable député telle qu'il l'a faite, sans que mon raisonnement en soit infirmé. Il a été vendu 250,000 acres de terre. Le ministre de l'Intérieur aura-t-il l'obligeance de nous dire à qui?

M. OLIVER : Je ne saurais le dire en ce moment ; je donnerai le renseignement plus tard.

M. FOSTER : Jamais prêt.

M. TURRIFF : Ces terres n'ont pas été vendues à une compagnie quelconque, mais bien à des particuliers qui, plus tard, formèrent la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

Des députés : Ah ! ah !

M. TURRIFF : Patience ! On a mentionné le commissaire des terres fédérales ; c'est moi qui étais commissaire à cette époque-là, et j'affirme que je n'ai jamais vu le colonel Davidson et que je n'ai jamais eu d'entretien avec M. Adamson, mon beau-frère ; j'affirme que je ne savais absolument rien de cette affaire et qu'elle n'est venue à ma connaissance que plusieurs jours et même plusieurs semaines après que le marché eût été conclu, car à ce moment-là j'étais absent de cette partie du pays. J'ignorais complètement l'affaire.

M. FOSTER : A qui le tour de se confesser?

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

## Reprise de la Séance.

M. FOSTER : A six heures, j'étais sur le point de terminer les quelques observations que j'avais projeté de faire à la Chambre ; à ce moment, je soutenais une conversation assez animée avec plusieurs de mes honorables amis de la droite. Je regrette de ne pas les retrouver à leur siège, car j'avais l'intention de poursuivre l'entretien ; et ce qui me désappointe le plus, c'est que l'absence de l'un de ces messieurs va m'empêcher de procéder comme j'avais commencé. Je remarque que mes observations ont quelque peu froissé certains membres de la droite. Ces observations, je les ai faites sans malice ; elles ont été provoquées par l'honorable député qui, cette après-midi, reprochait à des membres du cabinet Roblin d'avoir vendu des terres à certains de leurs parents plus ou moins éloignés. Sous l'impulsion du moment, j'ai dit que la même chose s'était passée en cette affaire. Voilà ce qui a momentanément monté les esprits.

Si l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) était présent, je lui fournirais l'occasion de faire une déclaration catégorique en l'invitant à affirmer de son siège qu'il n'a tiré aucun profit de la vente que le Gouvernement a faite de ces 250,000 acres de terre aux premiers acquéreurs. N'en ayant tiré aucun, il pourrait le déclarer, et cela mettrait fin à toute discussion sur ce point. Si l'honorable député de Humboldt (M. Adamson) était ici, je lui ferais observer qu'il est évidemment fort difficile qu'un profane se rende un compte exact de la marche de négociations entamées entre des personnes qu'il ne connaît guère De plus, je conviens que mon honorable ami est de bonne foi quand il nie avoir eu aucun entretien avec certaines personnes ; mais s'il était présent, je lui demanderais si la transaction première ou les différents transferts effectués jusqu'à présent d'une compagnie à une autre ne lui ont pas permis de tirer un gros profit de la vente privée que le Gouvernement a faite de ces 250,000 acres de terre ; cela lui permettrait de séparer sa cause de celle des spéculateurs, de ces gens qui font naître dans l'âme du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) l'indignation la plus légitime.

Tout ceci me remet en la mémoire certain conte d'enfants où il est question d'une maison qui passe par une série formidable de péripéties pour aboutir à la destruction complète. Ainsi, dans le cas actuel, que les 250,000 acres payés $1 chacun, partiellement en scrips, aient été en premier lieu vendus à une compagnie ou à un syndicat, ou encore à une compagnie portant tel ou tel nom, il n'en reste pas moins établi que l'Etat n'a reçu que $1 pour chaque acre, et qu'à la suite de transactions successives, les terres ont atteint un prix élevé. Ce prix c'est le colon qui le paie et non le spéculateur. Voilà le fait concluant sur lequel j'appelle l'attention du grand ennemi des

spéculateurs qu'est le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), et que je ne crois pas aveugle au point de ne pas voir ce fait qui crève les yeux et de n'en pas saisir la portée. Il doit nécessairement se rendre compte que le Gouvernement a vendu ces terres à raison de $1 l'acre, mais non au colon ; qu'après avoir passé par les mains de spéculateurs faisant partie de différents syndicats ou de compagnies diverses, ces terres sont aujourd'hui presque entièrement vendues, le colon les ayant acquises en dernier lieu. Voilà le fait évident, indéniable, et il n'est pas d'échappatoire qui puisse conduire à une autre conclusion.

Ce n'est pas à une compagnie, affirme mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Turriff), que le Gouvernement a vendu, mais à un syndicat. Qui donc a versé les deniers au Gouvernement ? La réponse à cette question est fournie par quelqu'un qui s'y entend, par M. James A. Smart, le sous-ministre. Et quelle est cette réponse?

Cher monsieur Clancy,—En réponse à votre question d'hier . . .

Il s'agit d'une question qui lui avait été posée au comité de l'immigration.

je dois dire que la compagnie . . .

Non pas un syndicat . . .

a payé $58,000 en argent et environ $92,000 en scrips pour donner effet à sa demande de lettres patentes.

Je vais suivre l'honorable député d'Assiniboïa-est sur son propre terrain. Tout cela influe-t-il en rien sur la situation du Gouvernement? Ce n'est pas à une compagnie, mais à un syndicat qu'il a vendu. Le syndicat a transféré les terres à la compagnie et n'a jamais payé un sou, puisque c'est la compagnie qui a soldé le tout. Heureux spéculateurs ! Ils ont pu acheter à crédit sans avoir un sou d'intérêt à payer, et revendre les terres avant d'avoir délié les cordons de leur bourse !

J'invite mon honorable ami de Humboldt (M. Adamson) à nous dire s'il faisait ou ne faisait pas partie du premier syndicat, s'il n'a pas fait partie de chacune de ces compagnies qui ont successivement pris les noms les plus divers sans rien changer à leur essence, et qui ont encaissé tous les profits. Qu'il ait ou n'ait pas fait partie du premier syndicat, s'il est actionnaire de cette compagnie, chaque dollar qui est venu s'ajouter à la valeur de ses actions, chaque avantage dérivant d'une spéculation antérieure et le mettant en mesure, lui et d'autres membres de la compagnie, de s'emparer d'un autre million d'acres de terre pour réaliser de nouveaux profits énormes—toute cette fortune lui est échue parce que le Gouvernement, qui déteste les spéculateurs, a jugé bon de sacrifier à $1 l'acre, en vente privée, 250,000 acres des plus belles terres du pays. En ceci, le témoignage de M. Smart est très concluant.

Le Gouvernement n'a donc guère à se féliciter de la tournure que l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a tenté de donner à cette affaire. Quelle était la nature des relations existant entre le Gouvernement et le ministre d'une part, et, de l'autre le syndicat agissant dans l'ombre et la compagnie qui s'est fait transférer les terres que le syndicat avait acquises du Gouvernement à un prix aussi dérisoire ? Je l'ignore; nous pouvons tout au plus nous fonder sur des hypothèses. Mais des relations ont existé qui ont abouti à un marché par lequel le Gouvernement a perdu des centaines de milliers de dollars et des spéculateurs ont réalisé des profits considérables. Ces gens n'auraient jamais pu asseoir leur projet s'ils n'avaient cherché l'endroit faible du Gouvernement pour se faire céder ensuite ces terres que l'on disait stériles, mais qu'ils savaient, eux, être d'une grande fertilité. Le colonel Davidson et ses associés, le représentant de Humbolt et les participants à cette affaire ont-ils l'air de gens disposés à placer $250,000 sur une région aride où ne se rencontreraient que le gopher et la poule des prairies ? Ils veillaient au grain. Mais que faisait le Gouvernement ? Pourquoi le ministre de l'Intérieur sommeillait-il pendant ce temps-là ?

Mon honorable ami de Lisgar (M. Greenway) s'est vanté de ce que, avant de lâcher les rênes du gouvernement du Manitoba, il avait fait le projet de vendre à raison de $3 chacun 800,000 acres de terre au colons. Le projet était louable, il était excellent. L'honorable député a ensuite blâmé le gouvernement Roblin d'avoir vendu ces terres un peu moins cher à des intermédiaires et non aux colons, bien que dans la plupart des cas le prix de vente ait été de $3. Mais cela ne l'empêche pas de féliciter, de louanger et d'appuyer un gouvernement qui a vendu au prix de $1 l'acre 250,000 acres des plus belles terres du pays à des spéculateurs qui en ont tiré un bénéfice d'environ $2,000,000—et au détriment de qui ? D'autres spéculateurs ? Non pas. Les spéculateurs tiennent peut-être l'un des bouts de cette chaîne, mais c'est avec l'autre bout qu'on exploite le colon, qu'on le conduit à la ruine. Faisons un calcul. Ces gens ont acheté 250,000 acres à $1 qu'ils ont payés en grande partie en scrips escamotés aux pauvres métis ou autres gens que l'on pouvait obliger à les vendre au rabais. Le Gouvernement n'exigea même pas que le prix des terres fût versé en espèces, il permit à ses amis de se substituer aux métis, de les exploiter et d'acheter leurs scrips à un prix dérisoire quand ils pouvaient se vendre au pair. A ses favoris, le Gouvernement permit en outre de payer en scrips la moitié des terres ou même davantage, s'ils le désiraient. Ces $250,000 en argent et en scrips furent versés dans le coffre public. Voyons maintenant le revers de la médaille.

Connaissant un peu le prix des terres du Nord-Ouest, j'affirme que la valeur moyenne

des terres vendues à cette compagnie ne saurait être de moins de $8 l'acre. Du reste, c'est là le prix moyen auquel on les a déjà vendues, et il en reste encore à vendre. En multipliant 250,000 par $8, on obtient $2,000,000, et si l'on déduit de cette somme les $250,000 versés au Gouvernement, il reste à la compagnie un profit de $1,750,000. Qui donc a payé cette somme ? Ce sont les colons, ceux-là même à qui le ministre de l'Intérieur porte un intérêt aussi profond que sympathique. Si ces deniers provenaient de la poche d'autres spéculateurs, je n'en dirais trop rien. Qui devra en définitive supporter le fardeau de ces profits accumulés et de ces hausses successives ? Le colon, et nul autre. Etablissez le colon sur une terre de 640 acres que vous lui vendrez à $1, soit en tout, $640, il aura bientôt fait de dompter le sol, de le convertir en un véritable jardin, en une source de richesse pour lui-même et pour sa famille. Aujourd'hui, pour acheter 640 acres de terre, il lui faut débourser $5,000 et même davantage. Voilà ce qui le met à la gêne. Et cependant, on voit les députés de la droite verser des larmes de crocodile sur le sort du colon à qui ils font mine de témoigner des égards. Cette vente que le Gouvernement a faite à la compagnie des terres de la Saskatchewan cache la spéculation la plus hardie et la plus éhontée qui se puisse concevoir. Et c'est de nos jours qu'on a osé la perpétrer.

Lorsque des compagnies de colonisation se fondèrent, il y a une vingtaine d'années, rien n'était encore organisé; il n'existait, pour pénétrer dans le Nord-Ouest, aucun mode de transport digne de ce nom, et ceux qui tentaient d'y conduire des colons se heurtaient à des obstacles formidables qui rendaient l'insuccès presque infaillible. Ces compagnies échouèrent. Néanmoins, le gouvernement de cette époque-là avait pris, en les aidant, un moyen honnête de contribuer à la colonisation de cette partie du pays. Mais l'affaire qui nous occupe se passait en 1902, à une époque où, l'Etat ayant repris possession du sol, les ressources de la région nous étaient déjà entièrement connues, à une époque où, depuis cinq ans, le Gouvernement payait au delà d'un demi-millioin de dollars par année pour faire faire de la propagande aux Etats-Unis dans le but d'attirer les immigrants vers le Nord-Ouest. Pendant cinq années on avait jeté la semence, et voici qu'à l'heure de la récolte, au moment psychologique, l'on voit entrer en scène le colonel Davidson et son syndicat, M. Adamson et son syndicat. Ils prennent le Gouvernement par surprise—ils font peut-être pis encore—et s'empressent de conclure leur affaire.

Cinq mois plus tard, les colons affluaient vers leurs terres. Grâce à la connaissance que l'on avait de la fertilité et de la richesse du sol, et grâce à la propagande faite à ce propos aux Etats-Unis, ces spéculateurs à qui une longue expérience avait fait connaître les ressources de la région se sont contentés de tirer parti de la propagande faite aux frais de l'Etat et dirigèrent par groupes de vingt, vers chaque township des terres qu'ils étaient à même de choisir, les immigrants amenés à grands frais en ce pays par les soins du Gouvernement. C'était adroit de leur part, mais leur sagacité eut pour effet de mettre en lumière la négligence et l'incapacité de nos gouvernants. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas signalé la fertilité de cette région au lieu de chercher à justifier son attitude en affirmant qu'il ne s'agissait là que d'un désert, et encore d'un désert imprégné de sel ?

Qu'est-ce qu'un spéculateur ? Pour répondre à cette question, passons un peu la compagnie au crible de la critique. Cette compagnie, a dit cette après-midi mon honorable ami de Lisgar (M. Greenway), a accompli une œuvre admirable : c'est elle qui a préparé les voies à la colonisation du Nord-Ouest ; c'est à son établissement, à l'origine de ses travaux que remonte la prospérité de l'Ouest. Quelle absurdité qu'une telle assertion ! Qu'était donc cette compagnie, quelles étaient ses obligations et que devait-elle recevoir ? Vous lui avez imposé des conditions bien onéreuses ? Quelle était la première de ces conditions ? Vous lui avez fait payer $1 chaque acre de terre qu'elle a revendu $8. Grave injustice ! Quelle était la seconde condition ? Vous l'avez dispensée pendant deux ans de payer des intérêts : autre injustice ! Bien exigeant en vérité est le créancier qui permet que son débiteur reste deux ans sans lui payer d'intérêt. Voilà cependant la seconde des conditions onéreuses que vous avez imposées à la compagnie. Qu'avez-vous fait de plus ? Avant qu'il vous soit permis, avez-vous dit à la compagnie—quelle habileté vous avez déployée dans le but d'aveugler les sots !—avant qu'il vous soit permis de prendre possession d'un seul acre de terre, vous devrez établir vingt colons dans un township. Quelle obligation que d'être tenu d'établir vingt colons ! Mais sur quelles terres ? Sur celles de l'Etat. Il n'en coûte guère d'amener vingt colons dans cette région-là, puisque depuis quatre ou cinq ans vous consacrez des sommes fabuleuses et employez une armée d'agents à déterminer les habitants du nord-ouest des Etats-Unis à venir s'établir dans l'Ouest canadien. Autre grave injustice ! Mais voici quelle était la plus onéreuse des conditions.

La compagnie—que l'on note bien ceci—devait avoir en partage les sections impaires du township ; on l'obligea à établir sur les homesteads donnés gratuitement par le Gouvernement vingt colons destinés à occuper plus tard les siens qui se trouvent précisément à côté de ceux-là. Lorsqu'un colon s'est établi sur un homestead, il ne peut pas se sauver en l'emportant avec lui, il lui est impossible d'aller prendre ailleurs un morceau de terre pour l'adjoindre à ses 160 acres ; force lui est de prendre celui qu'il a

à sa portée, de l'acheter, quelque prix qu'on lui en demande. En se faisant contraindre à amener ainsi vingt clients probables sur les terres de l'Etat dans chaque township, la compagnie tirait parti des circonstances, sachant qu'au bout d'un an, de deux, de trois ou même de quatre années, ces colons achèteraient ses propres sections avoisinantes au prix de $7, de $8, de $9 ou de $10 l'acre. Voilà quelle fut la troisième de ces conditions onéreuses. Mais vous avez fait plus encore, je crois.

La compagnie a affirmé une chose à laquelle il n'a pas été opposé de dénégation. Vous l'avez mise à même de choisir ses 250,000 acres de terre dans soixante-trois townships quand il eût suffi pour cela de n'en mettre que trente-cinq à sa disposition. Lui avez-vous réellement permis de choisir dans ces soixante-trois townships les plus belles terres pour n'y laisser de côté que les plus médiocres ? La compagnie prétend que vous l'avez fait. Est-ce vrai ? Le ministre ne l'a pas nié ; nous allons voir si le premier ministre le niera ce soir.

Il n'existe pas au Canada, non plus que dans le monde entier, du moins je n'en connais pas, de compagnie de terres dont la situation soit comparable à celle que la compagnie en question occupe depuis cinq ans au Nord-Ouest. Les membres de cette compagnie étaient en mesure d'aller trouver leurs amis et de leur dire : " Aimeriez-vous à acheter des terres ? " —" Sans doute."—" Nous avons ce qu'il vous faut."—" D'autres compagnies l'ont également."—" Mais nous pouvons vous accommoder mieux que n'importe quelle autre compagnie."—" Comment cela ? "—" Voyez cette vaste étendue de terre : il y en a là des centaines de milliers, des millions d'acres ; s'il vous en faut 10,000, vous pourrez choisir là dedans à votre gré. Faites votre choix, payez-nous et les terres seront à vous." Il n'existe pas au Canada d'autre compagnie capable d'en faire autant.

Voilà comment il se fait que cette compagnie a pu vendre une aussi vaste étendue de terre en aussi peu de temps. Le premier syndicat—puisque, au dire de l'honorable député d'Assiniboïa-est, syndicat il y eut—s'est déchargé de son fardeau sur la compagnie sans avoir payé un seul dollar. En moins d'un an, cette compagnie avait à son tour vendu ses terres à une autre et à un prix assez élevé. Elle acheta ensuite du Canadian-Northern un autre million ou même deux millions d'acres de terre, se fit accorder une prolongation de délai, transporta au Gouvernement les terres qui ne pouvaient se vendre qu'à faible prix, et se fit donner en échange une étendue égale située dans la plus belle partie du Nord-Ouest, le long de la ligne du Pacifique Canadien. Ces terres, elle les a depuis vendues presque en entier à des compagnies et à des spéculateurs qui en demandent aujourd'hui $8, $9, $10 et même $12 l'acre. Cela je le sais. Voilà ce qui s'est passé. Telles sont les conditions excessivement onéreuses que le Gouvernement a fait peser sur ce pauvre syndicat ou, si l'on aime mieux, sur cette malheureuse compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

Mais nous avons fait autre chose, dit le ministre de l'Intérieur : nous avons obligé la compagnie à établir douze colons sur ses terres. Concevez-vous la rigueur d'une telle obligation, monsieur l'Orateur ? La compagnie possède douze quarts de section, et le Gouvernement a la cruauté de l'obliger à vendre aux colons douze quarts de section de ses propres terres au prix de $5, de $7 ou de $8 l'acre, quand elle ne les a payés que $1. Voyez comment on s'y prend pour lui faire faire de la colonisation !

Ces messieurs de la droite prétendent qu'il ne s'agit pas ici d'une compagnie de spéculateurs, mais bien d'une compagnie d'immigration. Que n'ont-ils chargé un convoi entier de banquiers, de gouverneurs et de potentats, et ne les ont-ils envoyés là-bas armés de houes, de pics, de faux et de faucilles pour coloniser ces quarts de section ? Une société d'immigration ! Non, c'est une bande de spéculateurs qui est allée rendre compte de la richesse des terres, de ce désert qu'en moins de trois mois ils ont transformé en jardin ; ils ont acheté le tout à vil prix et l'ont revendu assez cher pour se constituer un assez joli trésor. Peut-on blâmer le syndicat ? Non. Peut-on blâmer la compagnie ? Non. Peut-on blâmer les banquiers ? Pas davantage. S'ils ont l'occasion de faire un peu d'argent, qu'ils en profitent. Il n'y a pas de mal à cela. Mais ce qu'il y a lieu de reprocher au Gouvernement, c'est d'avoir accordé à ces spéculateurs un privilège aussi étendu dont toutes les conséquences, je le répète pour la vingtième fois, pèsent entièrement sur les colons.

Y a-t-il eu d'autres actes de favoritisme ? Oui. Si l'honorable député d'Assiniboïa-est était ici, je lui poserais encore une question. Que répondit l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) lorsque la Chambre lui demanda des renseignements relativement à cette vente ? Durant mon absence, dit-il, mes fonctionnaires ont fait l'inspection des 250,000 acres de terre et les ont vendus à raison de $1 chacun. A quelles conditions ? Les deux cinquièmes de la colonisation dont j'ai parlé devaient être effectués avant que la compagnie pût prendre possession d'un seul acre de terre. Cette condition fut-elle respectée? Demandez-le à M. Sifton : il vous dira qu'en son absence quelque employé du département a, en dehors de sa connaissance, sans son assentiment et sans celui du sous-ministre, et avant qu'il eût été fait aucune inspection, décerné à la compagnie des lettres-patentes pour 150,000 acres de terre, quand elle n'avait pas même droit d'entrer en possession d'un seul acre.

Je voudrais demander à l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) si c'est lui

qui était commissaire des terres fédérales à cette époque-là. Malgré toutes les questions que nous avons posées au Gouvernement, nous ne savons pas encore quel est le commis, le fonctionnaire qui eut l'incommensurable audace de disposer sans autorisation et d'une manière absolument illégale de 150,000 acres des terres fédérales. Quel est cet homme ? L'a-t-on puni ? L'a-t-on réprimandé ?

Qu'est-il arrivé ? Les deux cinquièmes de la colonisation devaient être effectués avant l'émission d'une seule lettre-patente. Que fut-il fait ? M. Speers, si je ne me trompe, est inspecteur ; on vint lui demander les lettres-patentes relatives à 150,000 acres. "Vérifiez nos inscriptions, lui dit-on, les voici ; il y en a suffisamment." On les lui remit toutes. A l'instar des autres fonctionnaires, j'imagine, M. Speers ferma les yeux et se boucha les oreilles, et écrivit tout simplement : En effet, il y a plus d'inscriptions qu'il n'en faut pour faire droit à la demande. C'est là-dessus que l'on s'est basé pour décerner les lettres-patentes. Qui donc ignore qu'il existe une différence énorme entre une inscription d'établissement et l'établissement d'un colon sur un homestead ? J'accuse le ministère de l'Intérieur et le gouvernement dont il fait partie d'avoir aliéné 150,000 acres de terre au moyen de lettres patentes émises avant qu'aucun fonctionnaire eût fait l'inspection de cette étendue de terre et dressé un rapport relativement au nombre de colons effectivement en possession des homesteads réservés ; je leur reproche aussi de n'avoir ni réprimandé ni puni le fonctionnaire qui s'est permis d'aliéner cette partie du domaine public.

A-t-on accordé quelque autre faveur—ou plutôt, a-t-il été imposé quelque autre condition onéreuse à la compagnie ? Oui. On lui a permis de faire en 63 townships le choix qu'elle aurait pu faire en 35, et d'y régner en maîtresse d'une année à l'autre. Un jour, enfin, le ministre jugea qu'il fallait faire montre d'un peu de sévérité ; il n'accorda à la compagnie que le court délai de vingt-huit mois et demi pour faire son choix et en finir avec cette affaire. Ces vingt-huit mois et demi sont expirés depuis le 31 décembre dernier et l'affaire n'est pas encore terminée ; il est même assez peu probable qu'elle le soit avant la fin du présent exercice. Pourquoi exiger d'elle qu'elle reste d'abord vingt-huit mois et demi, puis encore une troisième année sans faire son choix, empêchant ainsi le Gouvernement de coloniser, de vendre ou d'aliéner un territoire d'une superficie de 13,000,000 d'acres ? Peut-on se montrer injuste à ce point ! Combien de temps en sera-t-il encore ainsi ? Tout le reste de l'année. Nous voulons paraître raisonnables ; nous demandons que le délai expire en novembre prochain, mais le Gouvernement ne veut pas. Pourquoi donc ? La compagnie désirerait-elle mettre la main sur de nouvelles terres? Ses représentants seraient-ils venus ici dans ce but ? Est-il vrai qu'elle a vendu presque toutes ses terres, qu'elle voudrait en avoir encore 1,000,000 d'acres et qu'elle entend arriver à ses fins ? Que l'on maintienne le présent état de choses : elle réussira vraisemblablement.

Je disais avant la suspension de la séance que le maintien de cet état de choses constitue un danger pour le gouvernement. Un autre syndicat appuyé par quelque compagnie semblable à celle-ci pourra surprendre le ministre dans un moment d'abandon et lui offrira de prendre 500,000 acres de terre et en échange, d'éteindre une dette de $1,400,000 que le gouvernement a contractée par rapport à ces terres concédées à titre de subvention. Quelle garantie possèdent le Parlement et le pays que le Gouvernement, que le ministère qui a aliéné en vente privée 250,000 acres de terre à $1 l'acre, ne consentira pas, étant poussé par les mêmes motifs, à vendre encore 500,000 acres au prix de $2 ou de $2.50 afin, dira-t-on, d'acquitter une dette contractée pour faire face à quelque subvention ancienne ? Il pourrait fort bien recommencer ce qu'il a déjà fait.

Le premier ministre sait ce que cela veut dire que d'empêcher, aux époques de crise politique ou lorsque le parti est en péril, une compagnie de chemin de fer d'écraser le gouvernement, comme cela s'est vu si fréquemment, ou de faire à sa guise. Plus d'une fois déjà il a dû avaler la pillule ; il l'a toujours fait d'assez bonne grâce, sans faire trop mauvaise contenance, et en s'arrangeant chaque fois de façon à tirer quelque avantage politique ou à assurer quelque succès à ses partisans. L'affaire du Grand-Tronc-Pacifique est là pour confirmer mon assertion. La compagnie du Grand-Tronc vous demandait simplement le privilège de pouvoir construire une ligne allant des lacs à l'Ouest ; elle s'engageait à exécuter l'entreprise à ses propres frais, pourvu qu'on lui accordât une légère subvention pour l'aider à établir la partie difficile du chemin comprise entre les Grands lacs et Winnipeg.

Jusque-là, tout allait bien ; mais voici que les partisans du Gouvernement entrèrent en scène et menacèrent de faire échouer le projet, à moins que l'on ne consentît à prolonger la ligne jusqu'à Québec en lui faisant traverser les régions reculées de la province d'Ontario. Le premier ministre céda comme il cédera peut-être encore dans le cas présent. Une fois rendu à Québec, on n'était pas encore au bout. Un autre groupe prit alors le premier ministre à partie et le menaça à son tour de s'opposer à l'établissement de la nouvelle ligne dans l'Ouest et à travers les parties reculées du pays si on ne la prolongeait pas jusqu'à Moncton en lui faisant suivre à peu près le même parcours que l'Intercolonial Cette fois encore le premier ministre céda. Aura-t-il maintenant une plus grande force de volonté ? Saura-t-il

résister à la demande d'un peu plus de terres qui lui sera faite par quelque partisan influent ou par quelque puissante compagnie ? Nous voulons donner de la fermeté au Gouvernement ; si nous n'y pouvons parvenir, nous chercherons du moins à l'empêcher d'avoir de nouveaux moments de faiblesse. (Exclamations.)

C'est là un mot que le premier ministre affectionne beaucoup, et je me plais à le lui répéter en ce moment, car il a assurément, lui aussi, ses moments de faiblesse.

Nous aimerions à lui tendre la main pour mettre ces terres à l'abri des sollicitations auxquelles le premier ministre, eu égard à son bon naturel, serait peut-être incapable de résister. Ce serait un soulagement pour le Gouvernement si l'on faisait faire le choix de ces terres pour les affecter ensuite à des fins publiques, dans l'intérêt des colons.

Il y a une chose qui m'a toujours intrigué. C'est un principe bien connu que le Gouvernement ne peut aliéner une partie, grande ou petite, d'un bien appartenant à la couronne sans y être autorisé par le Parlement. Il y a cependant un ministère qui pourrait, demain, s'il pouvait amener le Gouvernement à ses vues, vendre 50 ou 60 millions d'acres de terrain dans le Nord-Ouest, au prix qu'il voudrait, pourvu que ce prix ne fût pas inférieur à un chiffre minimum, et nous n'en saurions rien tant que les journaux ne nous l'auraient pas appris ou que le Parlement ne se serait pas réuni. C'est un état de choses qu'il conviendrait de changer. Nul ministre n'a le droit de disposer ainsi du domaine public sans l'assentiment du Parlement, et sans que la transaction soit assujettie aux conditions les plus rigoureuses.

Les honorables membres de la droite détestent les spéculateurs et donnent toutes leurs sympathies aux colons. Je me suis efforcé ce soir de démontrer comment se manifestent leur amour du colon. Ils aiment le colon et surtout le pauvre métis. Et cependant, après que le Parlement eut fixé pendant des années la règle à suivre, on a vu les ministres, à l'encontre de tous les précédents, violer les volontés du Parlement; on a vu le ministre de l'Intérieur, à la veille d'une élection, obtenir subrepticement un arrêté du conseil, dont la nouvelle fut portée à ses amis par la connivence du département, et rendre possible, par ce moyen, une chose impossible jusque là, une chose que ses propres commissaires avaient réprouvée par un rapport qui avait été déposé ici et approuvé par le Parlement. L'affaire des certificats fut rouverte, et quand tous les partisans du ministère en eurent été informés, ils se mirent à la poursuite des malheureux métis jusqu'à ce qu'ils leur eussent arraché un consentement ; et alors, Macdonald et ses amis se trouvèrent en possession d'un nombre considérable de certificats qui leur avaient coûté moins de $2 l'acre et qui sont aujourd'hui cotés à $10 et $12 sur le marché.

C'est ainsi que se manifeste l'affection du Gouvernement pour les métis ; c'est ainsi que le Gouvernement nous donne la preuve de son horreur du spéculateur. Depuis dix ans il ne s'est pas passé une seule journée sans que des amis du Gouvernement, au Sénat, dans la Chambre ou dans le pays, se soient acharnés après les certificats des métis ; on les poursuivait, on les parquait par groupes de dix ou vingt pour leur escamoter le transfert de leurs certificats moyennant une bagatelle, et s'en servir ensuite pour acheter les terres les plus fertiles du Canada, et se procurer, moyennant $1, $1.50 ou $2 des terrains dont la valeur réelle était de $8, de $10 ou de $12. Voilà ce que l'on a fait. Il aurait fallu être aveugle pour ne pas le voir. On ne trouverait pas une seule maison du Nord-Ouest où la chose n'est pas connue. C'est ainsi que le Gouvernement manifeste son horreur du spéculateur.

Monsieur l'Orateur, il me reste encore à développer un ou deux points qui ont trait à l'avenir. J'approuve entièrement les sentiments exprimés avec tant de chaleur par l'honorable député de Lisgar (M. Greenway); cet honorable collègue est un des dignes pionniers de l'Ouest, il a assisté aux jours sombres de ses commencements, et il le contemple maintenant dans tout l'épanouissement de sa prospérité. Il nous avertit que nous ne devons pas attendre de lui qu'il oublie l'Ouest. Nous n'attendons pas cela de lui. Il serait malheureux qu'un homme public qui lit et qui pense oubliât notre vaste Nord-Ouest et ses ressources infinies à cette phase du développement du Canada. Quand nous demandons quelles sont les mesures que prend le Gouvernement pour pourvoir au sort des colons de l'avenir, la droit nous répond par cet argument logique et irréfutable : Vous vous tourmentez pour savoir s'il restera encore des terres de disponibles dans trois ou quatre ans ; si votre gouvernement était resté au pouvoir, vous n'auriez jamais eu cette inquiétude, car il aurait encore des millions d'acres de terre à distribuer dans cent ans d'ici.

Voilà l'argument sans réplique, le raisonnement inattaquable qu'on oppose à notre proposition. Que fait le Gouvernement à l'approche de la crise qui se prépare ? Six millions d'acres ont été concédés en homesteads l'année dernière, six ou sept millions le seront cette année, sept ou huit millions l'an prochain, et huit ou neuf millions l'année suivante ; combien de temps pourra-t-on continuer ainsi sans épuiser jusqu'au dernier homestead que l'on possède aujourd'hui ? Qu'arrivera-t-il ensuite, et quelles mesures organisez-vous pour l'avenir ? Autant qu'il est possible de s'en rendre compte, le Gouvernement ne fait rien en prévision de l'avenir ; il ne cherche pas à remplacer les terres qu'il distribue, et, plus tôt qu'on ne le suppose, le colon cherchera des terres gratuites, il s'éloignera des voies de communi-

cation, des terres les plus fertiles et les plus facilement accessibles du pays pour s'enfoncer dans les régions accidentées et stériles où il sera plus isolé et trouvera moins de bien-être, et finalement, le jour viendra où le colon ne trouvera plus un pouce de terrain libre en ce vaste pays du Canada. Et le Gouvernement reste là, impassible, quand il devrait agir. Il faudrait commencer par contraindre les compagnies à choisir leurs terres et remettre ces 40 ou 50 millions d'acres de terre sous le contrôle du Gouvernement et du Parlement ; celui-ci formulerait ensuite à ce sujet les mesures législatives nécessaires que le Gouvernement aurait mission de mettre à exécution. Il ne nous appartient pas d'indiquer ce qu'il y a à faire.

Nous avons à considérer si nous allons créer de nouvelles concessions gratuites ou homesteads, ou s'il ne vaudrait pas mieux, lorsque nous toucherons à la fin de ceux que nous avons, d'encourager alors (au lieu de donner des terres pour rien) les meilleurs émigrants qui peuvent payer trois, quatre, cinq, ou six dollars de l'acre. De cette façon, bien que nous ne puissions offrir plus longtemps de donner des terres absolument gratuites, nous aurons encore un avantage sur le reste du monde si nous disons : Nous avons donné nos terres gratuites sans compter, nous n'en avons plus à donner, mais nous avons de bonnes terres, et des terres à bon marché pour les colons et les colons seulement ; nous avons des millions d'acres pour eux ; nous ne tenons pas beaucoup à avoir des bons à rien et des dépensiers ou des gens de peu de moyens et d'énergie, mais nous voulons avoir surtout ceux qui ont quelques capitaux et sont en mesure d'acheter de bonnes terres à bas prix ; nous invitons ceux qui voudraient venir tenter fortune dans le pays, pourvu qu'ils soient bien décidés à travailler pour eux-mêmes et pour le Canada.

Deux questions se présentent à nous, monsieur l'Orateur. Nous avons d'abord la question d'immigration et du mélange de races dans notre pays, et nous aurons à prendre à ce sujet une décision promptement. Nous avons aussi la question des terres. Ces deux questions sont liées l'une à l'autre. Le Canada n'est plus obligé d'aller mendier de par le monde, chapeau à la main, des gens pour venir s'établir parmi nous. Nous ne sommes plus dans la nécessité d'aller chercher dans les profondeurs de l'Europe centrale et méridionale, des gens d'autres races, des populations d'un autre caractère, ayant une civilisation différente et qui ont du gouvernement représentatif une autre conception que la nôtre.

A l'avenir les meilleurs émigrants voudront venir au Canada, et ils y viendront à leurs propres frais, et si dans les commencements ils n'arrivent pas par centaines de mille, comprenons donc enfin que ce n'est pas le grand nombre qui fait un pays, mais que c'est la qualité, la valeur et l'homogénité de la population qui fait un pays grand et prospère. Le mot " étranger " a un sens relatif. Pour la France nous sommes des étrangers ; pour l'Italie, les Français et les Canadiens sont des étrangers ; il n'y a aucune honte attachée à ce mot. Nous accueillons les étrangers avec plaisir, mais je dis, monsieur l'Orateur, que le temps est arrivé, où nous devons faire un meilleur choix parmi ceux que nous attirons dans ce pays ? Que faisons-nous aujourd'hui ? Au premier juillet 1905 nous avions payé $294,000 pour faire venir des colons de la Bukovine et de Galicie, et autres habitants de toute cette partie de l'Europe ; $294,000 en primes seulement ; et plus que cela, nous sommes en face d'un engagement contracté, nous ne savons avec qui, et nous ne pouvons le découvrir, un engagement, dis-je, qui va coûter au pays $100,000 et plus par année pendant huit ans. Et cet engagement est-il pour amener au pays des immigrants de la meilleure espèce ? Non, pas du tout, et nous le savons tous.

Cette année nous voyons le sentiment du peuple. Tous les journaux disent : Mais c'est beaucoup mieux. Tout le monde est heureux. Pourquoi? Parce que les immigrants qui nous arrivent aujourd'hui sont meilleurs que jamais ; il y a plus de gens du Nord, il y a plus de sang saxon ; et le nombre de ceux qui connaissent les conditions de la vie dans notre pays et ont un peu le génie de notre civilisation, est plus grand. Voilà pourquoi tous les journaux se réjouissent. Est-ce que cela n'indique pas assez au cabinet la conduite qu'il doit suivre ? Cependant, nous le voyons l'œil morne et impassible, s'engager dans l'exécution d'un marché hasardeux et improductif qui va nous coûter $1,000,000, pour nous amener non pas les meilleurs immigrants que nous devrions avoir et que nous aurons dans ce pays, mais une immigration d'ordre secondaire.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le discours que nous venons d'entendre nous fait bien voir l'esprit dans lequel a été conçue la motion dont la Chambre est saisie, cette motion innocente, ainsi que mon honorable ami l'appelle. L'honorable député a remonté au déluge dans son discours. Il ne s'est pas contenté de parler sur la motion en délibération, mais il a parlé à peu près de tout ce qui se rapporte à l'administration publique: de la politique du Gouvernement au sujet du Grand Tronc-Pacifique, des certificats des métis, d'émigration, et non seulement cela, mais mon honorable ami a cru qu'il était de bon goût à un certain moment, de prendre son ton le plus doux et le plus mielleux pour nous inviter à oublier toutes nos divergences d'opinion et nous unir sur une politique domaniale. Tout cela aurait été très bien, si mon honorable ami avait persévéré sur ce ton très doux, mais dès l'instant après il n'hésitait pas à insulter, autant comme il lui était permis de le faire, deux membres

de cette Chambre, tout aussi honorables que lui. Qu'a donc à faire, en vérité, la charge de M. Adamson dans la question qui nous occupe présentement ? Et si M. Adamson ne pouvait être membre de la compagnie des terres de la Saskatchewan, comment l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) pourrait-il être membre de la compagnie des terres de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan ? Si l'un pouvait vendre, pourquoi l'autre ne pourrait-il pas acheter ? Mon honorable ami (M. Foster) devait être à bout d'arguments pour s'oublier jusqu'au point de mêler une question de ce genre à un débat de cette importance. Mais, monsieur l'Orateur, avant que nous allions plus loin dans ce débat, peut-être vaudrait-il mieux que je donne lecture à la Chambre de la motion sur laquelle nous aurons à nous prononcer et que nous sachions exactement où nous en sommes. Voici la motion proposée par l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) :

La motion se lit comme suit :

Que tous les mots après " Que " dans la dite motion soient retranchés et remplacés par les suivants :—" les terres publiques du Canada situés dans les provinces et les territoires à l'ouest des Grands lacs devraient être ouvertes à la colonisation aussi tôt que possible :

" Qu'à cette fin, toutes les compagnies de chemins de fer, corporations et particuliers ayant droit de choisir des terres gagnées par voie de subventions devraient être obligés de compléter leur sélection de ces terres dans le plus court délai possible et pas plus tard que le 1er novembre 1906 ;

" Qu'en statuant sur la disposition des sections impaires non choisies et qui échapperont ainsi à ces réclamations de subventions, il devrait être prescrit qu'elles seront réservées pour le colon véritable seulement et qu'elles seront protégées contre les tentatives d'exploitation par les spéculateurs ;

" Que le Gouvernement devrait prendre les mesures administratives nécessaires et proposer au Parlement les moyens législatifs qui seront les plus propres à faire produire tous ses effets à la présente résolution."

Si mon honorable ami, le député de Marquette, était sincère lorsqu'il a présenté cette motion, et s'il espérait que le Gouvernement adopterait la politique qui y est tracée, je puis lui dire qu'il a pris un singulier moyen, en déposant un projet de résolution exprimant un blâme. Mais j'aurais passé par dessus cela, et je n'aurais pas hésité du tout à accepter la motion de mon honorable ami (M. W. J. Roche) si elle n'avait pas contenu cette insinuation que le Gouvernement s'était rendu coupable de faveurs envers les spéculateurs aux dépens des colons. L'honorable député a cru qu'il pouvait, dans une résolution de ce genre, attaquer l'honneur et l'intégrité du Gouvernement, et il est tout naturel que nous ne puissions pas accepter une telle motion. Mais, monsieur l'Orateur, au sujet de la politique qui est proposée dans cette motion, je n'ai aucune hésitation à dire que le Gouvernement n'y trouve aucune faute. C'est notre politique. Nous avons là un autre exemple de l'agilité merveilleuse que les honorables membres de l'opposition déploient dans leurs pirouettes. Plus d'une fois ils ont montré un talent d'acrobates étonnant, dans l'art des volte-face et nous en avons ici une nouvelle preuve. Mon honorable ami le député de Marquette (M. W. J. Roche), sait que la politique indiquée dans sa motion est une répudiation absolue de la politique qu'il a lui-même appuyée pendant les vingt dernières années. Il sait que la politique qu'il proclame, savoir : que le Gouvernement doit protéger le colon et chasser le spéculateur, est la politique même du Gouvernement ment actuel, dans son administration des terres de l'Ouest. Mon honorable ami sait cela, mais, Monsieur l'Orateur, que s'est-il donc passé depuis peu pour que l'on propose de tels changements aujourd'hui ? Examinons la question des terres publiques dans les nouvelles provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Les terres sont divisées en sections et ces sections sont naturellement à nombres pairs et à nombres impairs. Pendant les vingt dernières années ou plus, seules les sections à nombres pairs ont été livrées à la colonisation. Un colon pouvait choisir dans le Nord-Ouest le lot de terre qui lui convenait, mais l'agent des terres lui disait : Vous ne pouvez vous établir sur ce lot, c'est une section à nombre impair ; vous ne pouvez prendre que les sections à nombres pairs. Il n'en a pas toujours été ainsi cependant. Il n'en était pas ainsi dans les premières années. A cette époque les sections à nombres pairs étaient réservées pour les homesteads, et les sections à nombres impairs soumises au régime de la préemption. Le colon, après s'être établi sur un homestead, pouvait acheter une section impaire par voie de préemption au prix d'un dollar l'acre. Ce régime a été abandonné il y a vingt ans. Il y a vingt ans on a permis aux colons de s'établir sur les sections à nombres pairs seulement ; ils n'avaient pas le droit de prendre une section impaire. Pourquoi cela ? Parce que le Gouvernement avait aliéné tout le territoire, depuis le lac des Bois jusqu'aux montagnes Rocheuses, en subventions aux compagnies de chemins de fer et aux compagnies de colonisation, et afin de permettre à ces compagnies de faire le choix de leurs terres on a réservé toutes les sections impaires depuis les frontières du Manitoba jusqu'aux montagnes Rocheuses. Toutes les compagnies de chemins de fer n'étaient pas en mesure de remplir tout de suite les conditions de la concession de terres, et conséquemment, afin qu'elles fussent certaines de pouvoir en faire le choix, lorsqu'elles y auraient droit, le gouvernement conservateur d'alors empêcha les colons de s'établir sur les sections impaires.

Ce gouvernement donna 25,000,000 d'acres de terre à la compagnie du chemin de fer

canadien du Pacifique, 2,000,000 d'acres à la compagnie du chemin de fer Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, 2,000,000 ou un peu moins à la compagnie de Calgary-Edmonton, et environ 1,000,000 d'acres à 26 compagnies de colonisation qui se sont formées après 1880. Afin de pouvoir donner à chaque compagnie l'avantage de faire la désignation de ses terres, le Gouvernement empêcha les colons de s'établir sur les sections impaires. Ce régime a duré pendant vingt ans, et dure encore. Cependant, tout à coup, dans ces derniers jours, nos honorables amis de la gauche, qui sont les auteurs de cette politique et qui l'ont imposée au pays, nous font un appel des plus solennels pour que nous sauvions le pays des effets de leurs propres folies. Ne perdez pas une journée, s'écrient-ils ; n'hésitez plus à abolir toutes les subventions aux compagnies de chemins de fer et aux compagnies de colonisation, et laissez la terre aux colons. Pour ma part je ne suis pas opposé à cette politique. C'est la politique que le Gouvernement actuel s'efforce de mettre en pratique depuis dix ans. Nous avons supprimé une grande quantité de ces subventions en terre, comme mon honorable ami de Marquette le sait bien. Nous avons mis fin aux subventions en terres à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de sorte que cette compagnie ne peut plus retenir de terres dans la prairie. Elle a été mise en demeure de faire le choix de ses terres, et lorsque ce choix a été fait les livres ont été clos.

Nous avons réglé aussi la subvention au chemin de fer de Calgary à Edmonton. Nous avons réussi enfin à faire un compromis avec cette compagnie, et le livre a été clos. Nous avons réglé avec la plupart des compagnies de colonisation, mais il y a encore quelques comptes à clore. Nous n'avons rien fait encore avec la compagnie Canadian-Northern pour la bonne raison que cette compagnie n'a pas gagné sa subvention. Nous n'avons pas achevé avec la compagnie du chemin de fer de qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, mais nous sommes en négociations avec elle, et j'espère que dans quelques semaines, peut-être dans quelques jours, nous serons en état de clore avec elle, et de désigner les territoires dans lesquels elle devra choisir ses terres. Nous espérons pouvoir terminer bientôt avec le "Canadian-Northern", et alors, nous livrerons le reste des terres à la colonisation. Nous espérons pouvoir faire cela d'ici à quelques semaines, tout probablement avant la fin de la session. Nous nous occupons présentement à mettre en ordre ces vieux reliquats, et nous essayons de mettre fin aux conséquences de la prodigalité de nos prédécesseurs; mais cela demande un temps beaucoup plus long qu'ils ne se l'imaginent. Il est toujours facile de faire du mal, mais il faut quelquefois un temps très long pour défaire ce qui a été fait. Nous sommes donc occupés à mettre fin à la politique des honorables membres de la gauche. Combien de temps cela prendra-t-il, je ne puis le dire encore, mais je crois que nous aurons fini avant la fin de la session. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) sait que j'ai discuté la question avec lui plus d'une fois depuis qu'il fait partie du Gouvernement. Il sait que je lui ai demandé plus d'une fois de mettre fin à l'ancien ordre de choses aussi vite que possible, et il fait de son mieux ; mais voici que des complications ont surgi de nouveau avec la compagnie de chemin de fer de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan. Ces complications ne sont pas de la faute du Gouvernement, mais il est tenu de les faire disparaître. Cela peut prendre quelques jours, peut-être quelques semaines, mais nous ne cesserons nos efforts tant que nous n'aurons pas réglé avec cette dernière compagnie, et que nous n'aurons pas trouvé une étendue de quelques centaines de mille acres ou elle pourra faire son choix, et nous pourrons ensuite dégager les trente millions et plus d'acres de terre que l'ancien gouvernement avait fermés à toute colonisation. Mais, ainsi que je l'ai dit il y a un instant, l'opposition ne veut nous accorder aucun délai. Elle dit qu'il faut que cela se fasse immédiatement, et quelle raison en donne-t-elle ? L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) nous l'a fait connaître de nouveau il y a un instant avec grande emphase. Il a fait entendre des accents patriotiques, des accents pathétiques, des accents indignés, et toutes sortes d'accents. Et la raison qu'il nous donne pour laquelle nous devrions nous hâter, est simplement qu'il veut éloigner de nous la tentation. Parce que, ainsi qu'il l'a dit, nous avons vendu un certain nombre d'acres de terre à une compagnie de colonisation, et celui qui porte cette accusation est celui-là même qui n'a pas hésité à vendre des terres à au moins vingt-six compagnies. L'unique compagnie subventionnée par le Gouvernement offusque son sens—comment dirais-je bien—non pas de justice—je n'ai pas le mot propre.

M. FOSTER : Son sens des convenances.

Sir WILFRID LAURIER : Il dit qu'il veut nous protéger contre notre propre faiblesse. Pleurez plutôt sur vous, filles de Jérusalem. Pleurez sur vos péchés, et cessez de répandre des larmes sur les fautes que nous pouvons commettre. Nous faisons de notre mieux. Mais étudions davantage à son mérite la motion de mon honorable ami de Marquette (M. Roche). Quel est son objet ? Est-ce d'énoncer une politique et de nous demander de l'adopter? Pas du tout. Cette motion n'est pas nécessaire parce que la politique qu'elle énonce, est déjà nôtre. Son seul objet était de donner à mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) l'occasion de porter l'attaque qu'il préparait au sujet des terres de la compagnie de colonisation de la vallée de la Sas-

katchewan. Je n'ai pas d'objection à discuter cette question avec mon honorable ami, mais je regrette de ne pas avoir les mêmes avantages que lui. Mon honorable ami s'était préparé. Il connaissait parfaitement son sujet. Il l'a exposé d'une façon très minutieuse. Mais je n'ai pu découvrir que ce qu'il voulait réellement discuter au moyen de cette motion, c'était la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, et conséquemment je ne suis pas en mesure d'entrer dans tous les détails, mais je connais quelque chose de la transaction et je ne crains pas de la discuter avec mon honorable ami et de soumettre ma conduite et celle du Gouvernement dans cette question au jugement de nos adversaires comme de nos amis, non seulement dans cette Chambre mais en dehors.

Quelle est l'accusation que mon honorable ami porte contre le Gouvernement? Il nous accuse d'avoir, en 1902, vendu à un certain syndicat 250,000 acres de terre à un dollar de l'acre. Monsieur l'Orateur, la chose est vraie. La vente a été faite au grand jour et sans cachette. Elle a été portée à la connaissance de la Chambre la même année ou l'année suivante, et lorsque l'on a discuté cette vente de 250,000 acres de terre à $1 de l'acre, personne n'a trouvé à redire à l'opération ; pas un membre de l'opposition a dit que le prix était trop bas. Au contraire, tout le monde croyait à cette époque que le Gouvernement avait fait un excellent marché. Ces terres n'avaient pas alors la valeur qu'elles ont aujourd'hui. Voyons ce que mon honorable ami a dit il y a un instant. Dans les premières années on vendait les terres de préemption un dollar l'acre. Personne ne critiquait, le prix était aussi élevé que l'on pouvait espérer obtenir à cette époque. Mon honorable ami nous a tracé une politique, il veut que nous livrions à la colonisation les nouvelles terres qui ne sont pas réservées et que nous les vendions à $3 et $5 de l'acre. Il a raison. Le prix des terres a augmenté, mais je le demande à tout membre de la Chambre, je demande à tous les députés de l'Ouest de nous dire si en 1902 ces terres arides valaient plus qu'un dollar de l'acre?

M. FOSTER : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : Je dis non. Je conteste la prétention de mon honorable ami, et ma preuve sera très claire. Si ces terres avaient valu en 1902, quand la transaction a eu lieu, plus qu'un dollar l'acre, nous aurions été attaqués pour les avoir vendues à ce prix. Mais les années se sont passées, les immigrants nous sont venus en foule de toutes les parties du monde et surtout des Etats-Unis, et la valeur de la terre a augmenté. Voici encore une autre preuve que la terre ne valait pas plus que le prix que nous en avons obtenu. A peu près vers le même temps que la compagnie achetait ces terres du Gouvernement, elle achetait aussi de la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan une étendue de terre dans le voisinage. Elle achetait cette terre sans s'obliger à la coloniser, et combien l'a-t-elle payée ? Cinq dollars de l'acre ? Sept dollars de l'acre ? Non, mais $1.50 de l'acre. C'est la compagnie de chemin de fer qui vendait dans ce cas ici, et si je suis bien renseigné, et je crois que je le suis, un des directeurs de cette compagnie, sinon son président, était l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), un homme qui s'entend aussi bien dans les affaires que n'importe qui dans cette Chambre. Mais on a demandé : Pourquoi ces terrains ont ils été vendus à cette compagnie au lieu d'être vendus aux colons? Je dirai que la politique du Gouvernement a toujours été, non pas de vendre les terres par grandes étendues à des spéculateurs, mais de les vendre aux colons seulement, et je dis que lorsque nous avons fait cette vente à la compagnie de colonisation de Saskatchewan nous n'avons pas ignoré cette politique. Voici comment je le prouve. Tout le monde sait que les terres de prairie sont divisées en trois catégories : terres fertiles, terres à pâturage et terres arides. Tout le monde sait, ainsi que l'honorable député de Lisgar (M. Greenway) l'a dit cet après-midi, que le désert américain se prolonge sur notre territoire, ce qui nous donne une certaine étendue de terres arides. Cette étendue de 250,000 acres bordait le chemin de fer de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, wan, et lorsque le chemin fut construit, et quelque temps après on considérait la terre comme impropre à la culture. Je ne parle pas à la légère.

Justement parce que le chemin de fer traversait cette lisière de terres arides, et depuis la date de son achèvement jusqu'en 1902, pas un seul colon ne s'était établi sur ces terres. Personne n'en voulait. Le Gouvernement offrit à la compagnie de chemin de fer qui avait construit le chemin et acquis son titre à la subvention, ces terres comme partie de sa subvention, mais elle les refusa en disant que la terre n'était pas propre à la colonisation aux termes de la convention. La compagnie nous a même poursuivi ; elle voulait nous obliger à lui donner non pas ces terres mais d'autres terres. Je ne sais pas ce qu'il est advenu de cette poursuite, mais il y a une chose certaine : c'est que des gens des Etats-Unis, des " spéculateurs " en terrains, ainsi que mon honorable ami (M. Foster) les appelle ; peu importe le nom, c'étaient des acheteurs de terres et ils offrirent à la compagnie de chemin de fer de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan de lui acheter ces terres à $1.50 l'acre et la compagnie a été heureuse de les lui vendre à ce prix. C'est là une preuve évidente que les terres ne valaient pas plus que ce prix à cette époque. Plus tard, ces mêmes gens vinrent auprès du Gouvernement, et nous

consentîmes à leur céder une autre étendue de terre contiguë à celle qu'ils avaient achetée de la compagnie du chemin de fer afin de compléter leur propriété. Ces trafiquants se mirent ensuite en frais de coloniser la terre, car le Gouvernement leur avait vendu des terres à condition qu'ils y missent des colons ; nous avions accepté 50 cents de l'acre de moins que la compagnie du chemin de fer à la condition que le syndicat vendrait ses terres aux colons. La révélation vint ensuite. Les habitants des anciennes provinces du Canada avaient refusé de s'établir sur ces terres de même que les immigrants qui venaient de l'Angleterre, et même tous ceux qui allaient visiter ce pays. On supposait que le manque d'humidité empêcherait la croissance des céréales, mais le colonel Davidson et ses associés allèrent dans le Dakota, dans le Montana et d'autres parties des Etats-Unis encore plus arides, et en ramenèrent des colons qui trouvèrent moyen de cultiver cette terre et de lui faire pousser du grain. Du moment que l'on vit cela, tout le monde voulut avoir de ces terres.

Des colons vinrent des Etats-Unis par 40 et 50 mille dans une année et depuis ce moment le prix de ces terres est allé en augmentant, et il atteint aujourd'hui $7 de l'acre et davantage. Qu'est-ce qui fait la valeur de ces terres ? La valeur intrinsèque est la même qu'elle était auparavant ; la terre n'est ni meilleure ni pire qu'elle était il y a 25 ou 50 ans. Ce qui fait qu'elle est évaluée à un prix élevé aujourd'hui, c'est qu'elle est recherchée par le colon ; c'est que l'on vient par milliers ou par centaines de mille pour s'en emparer. Nous n'aurions jamais entendu parler de cette transaction dans cette Chambre si la terre se vendait au même prix en 1906 qu'elle se vendait en 1902. Ainsi que je l'ai dit, pendant la session qui a suivi cette transaction nous n'avons pas entendu un seul mot de critique, mais maintenant que ces terres sont recherchées et qu'elles ont une valeur qu'elles n'ont jamais eue auparavant, l'opposition, voyant que ces terres se vendent aujourd'hui à $5 et $6 l'acre et même plus, lorsqu'en 1902 elles ne se vendaient qu'un dollar, attaque le Gouvernement. Mais le jeu est trop visible. Quels remerciements l'honorable député (M. Foster) n'offrirait-il pas au Ciel s'il pouvait trouver le Gouvernement compromis dans quelques scandales semblables à l'un des nombreux scandales de son temps, s'il pouvait voir notre conduite ternie comme l'a été celle du Gouvernement dont il faisait partie autrefois. Il y a longtemps que l'opposition cherche un scandale et elle aimerait beaucoup à en trouver un. Mais je m'en rapporte au bon jugement de tous les membres de cette Chambre. Si les conditions sont telles que je les ai décrites ; si ces terres ne pouvaient être vendues en 1902 ; si la compagnie de chemin de fer à laquelle elles étaient offertes n'en voulait pas, et si même elle intentait une poursuite contre le Gouvernement pour s'exempter de les prendre, comment peut-on blâmer le Gouvernement, dans ces conditions, d'avoir vendu ces terres à une piastre l'acre ?

Monsieur l'Orateur, les conditions sont changées et parce qu'elles sont changées, mon honorable ami et ses amis essaient de créer un scandale à notre détriment. Mais c'est l'un de ces scandales qui, comme une bulle de savon, s'évaporent dans l'air aussitôt qu'on y touche. La situation est claire et j'espère qu'elle s'éclaircira davantage. Il y a certaines particularités de cette transaction que je ne puis pas discuter avec mon honorable ami. Il dit que l'on a accordé à cette compagnie certaines conditions, certains avantages que l'on n'aurait pas dû lui accorder. Comme réponse, je ne puis dire ni oui ni non, car je n'avais pas été averti, avant ce moment, et mon honorable ami le ministre de l'Intérieur ne l'avait pas été non plus, que nous serions appelés à discuter cette question. Mais elle peut se remettre, et nous la discuterons de nouveau sur toutes ses faces et sans rien dissimuler, Je crois que je puis accepter le jugement de la Chambre sur cette question, et chaque membre de la Chambre d'un côté comme de l'autre, peut dire s'il croit qu'il y a eu des fraudes commises dans la vente de terres à cette compagnie.

Mais on a beaucoup élargi le terrain de la discussion. L'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) a fait une dissertation sur d'autres sujets. L'honorable député qui qui a appuyé la motion (M. Lake), et qui n'est pas ici dans le moment, je crois, a soulevé une autre question dont il est peut-être aussi bon que je dise un mot en passant. L'honorable député de Souris a parlé du chemin de fer de la baie d'Hudson, et il a dit avec vérité que la population à l'ouest du lac Supérieur attachait une grande importance à la construction de ce chemin de de fer. Qu'il me permette de lui dire qu'il n'y a pas une personne dans le Nord-Ouest qui attache plus d'importance que moi, une extrême importance, à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Mais l'honorable député a dit que si l'Ouest n'obtenait pas ce chemin de fer cela serait à cause des préjugés de l'est du Canada. Il a dit que la population de Montréal, celle de la vallée du Saint-Laurent, ne consentiraient pas à avoir un autre port de sortie sur la mer au nord du Saint-Laurent. Si je croyais que cette opinion avait cours, je serais prêt à accompagner mon honorable ami de Souris à Montréal, et à dire à la population de cette ville et de la vallée du Saint-Laurent que le Canada d'aujourd'hui n'est plus seulement compris dans la vallée du Saint-Laurent, mais qu'il faut l'étendre aussi au nord que nous pouvons aller.

J'espère, monsieur l'Orateur, vivre assez vieux pour voir une ville s'élever au terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, à

l'embouchure de la rivière Churchill. Nous ne devons pas borner nos aspirations à la partie du Canada qui est déjà peuplée, mais nous devons regarder dans l'avenir, nous devons pousser la colonisation vers le nord aussi loin que possible. J'ai pleine confiance qu'avant que plusieurs années soient écoulées, nous verrons ici comme sur les côtes de la Norvège, s'élever des villes et des villages sur les bords de la baie d'Hudson où vivra une population prospère, engagée dans l'industrie du bois, dans celle de la pulpe, travaillant à la pêche, aux mines, et à d'autres industries. Voilà ce que j'espère que les Canadiens verront avant longtemps.

En terminant, je répéterai à mon honorable ami de Marquette que s'il n'avait pas mis dans sa motion une espèce d'accusation de mauvaise conduite, j'aurais été heureux de l'accepter, parce que la politique qu'il énonce est la nôtre, et nous en fournirons la preuve à la Chambre dans quelques jours. Mais il est impossible que le Gouvernement accepte la motion avec l'insinuation qu'elle contient, et j'espère que les amis du Gouvernement voteront tout simplement contre.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Nous voyons un contraste très remarquable entre les remarques du très honorable premier ministre, et de son ministre de l'Intérieur. Ce dernier nous a dit en termes très véhéments, et nous avons entendu ensuite l'honorable premier ministre nous dire sur un ton un peu plus doux, que le parti conservateur d'autrefois avait été l'ami du spéculateur. La gauche propose une motion blâmant l'exploitation du colon par les spéculateurs, et aussitôt ceux-là mêmes qui ont toujours combattu les spéculateurs se trouvent insultés par cette motion. Voilà la logique de l'honorable premier ministre; voilà le terrain sur lequel il se place pour demander à ses amis, de repousser une motion qu'il déclare lui-même énoncer une politique favorables aux meilleurs intérêts du pays, et que son ministre de l'Intérieur a déclaré être une proposition au sujet de laquelle les deux côtés de la Chambre sont unanimes. Je ne répondrai pas moi-même à mon honorable ami, mais je lui dirai en me servant de paroles qu'il appréciera parce qu'elles viennent d'une meilleure source que moi-même, pourquoi il demande à ses amis de repousser cette résolution. En 1895, un honorable membre de la Chambre discutait une résolution sur laquelle il y avait beaucoup plus de divergence d'opinions que sur celle-ci, et voici les paroles dont il se servait :

> Mais je conteste absolument la prétention que cette motion en est une de défiance.

Voici une motion au sujet de laquelle les deux côtés de la Chambre sont unanimes et qui, d'après les paroles mêmes de l'honorable premier ministre et de son ministre de l'Intérieur, est conçue dans les meilleurs intérêts du pays. L'honorable député dont je parle continuait comme suit :

> Je sais que c'est une arme à laquelle l'administration a souvent recours pour défendre une conduite un peu douteuse lorsque son existence dépend d'un tel vote, et je me rappelle qu'en plus d'une occasion, lorsque les honorables députés ont été placés entre leur conscience d'un côté, et la nécessité de donner un appui à l'administration de l'autre, règle générale leur conscience a cédé devant leur attachement au gouvernement.

Ces paroles sont de M. Laurier en 1895, le premier ministre actuel. Le très honorable chef du Gouvernement se plaint que l'on ait discuté la question de la compagnie de colonisation de Saskatchewan, et qu'il n'en ait pas reçu avis. Est-ce que son whip en chef n'est pas venu du côté de l'opposition au commencement de la soirée de vendredi pour demander que la discussion sur cette motion fut ajournée ? Trois jours ne se sont-ils pas écoulés depuis, et l'honorable premier ministre n'a-t-il pas eu assez de temps pour se familiariser avec les détails qu'il prétend ignorer ce soir ? Le terrain de la discussion s'est beaucoup étendu. On a discuté la question d'émigration. Qui l'a discuté le premier ? Son ministre de l'Intérieur, et cet après-midi, il fait faire un discours par un député qui s'est permis ce que j'appellerai une interprétation fausse de la langue anglaise lorsqu'il a appelé cette compagnie, une compagnie d'immigration.

Une compagnie d'immigration, et il n'y a pas un mot du commencement à la fin de la convention faite avec cette compagnie, ainsi que l'honorable ministre doit le savoir, ou aurait dû le savoir avant d'entreprendre de discuter la question, il n'y a pas un mot, dis-je,qui l'oblige à faire venir un seul immigrant des Etats-Unis ou d'ailleurs, pour le placer sur ces terres. Et cependant, l'honorable premier ministre prétend que c'est insulter le Gouvernement que de mettre dans cette motion une phrase disant qu'il ne devrait pas y avoir d'exploitation des terres publiques par des spéculateurs. Si ce Gouvernement est si pur et si innocent, si telle a été sa politique de tout temps, pourquoi se trouve-t-il insulté ? Mon très honorable ami n'a pas été très clair sur ce point. Insulté parce que mon honorable ami de Marquette déclare, dans une motion, que l'honorable ministre de l'Intérieur dit être bien vue par les deux côtés de la Chambre, qu'il y a eu, dans le passé, une exploitation des terres publiques par les spéculateurs ! Mon très honorable ami est d'une sensibilité extrême; il se trouve insulté, et c'est là la seule raison qu'il peut invoquer pour demander à ses amis, auxquels il a fait un appel passionné, de voter contre cette résolution que l'on admet être dans les intérêts du Nord-Ouest et du pays en général.

Non seulement il se considère insulté, mais il prétend que l'honorable député d'Humbold (M. Adamson), et l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), sont aussi insultés. Mais pourquoi ? On a dit que ces deux honorales députés étaient beaux-frères.

Est-ce là une insulte ? Je ne le crois pas. Où est l'insulte, je le répète ? L'honorable député de Lisgar (M. Greenway) a fait allusion cet après-midi à certaine parenté, et l'honorable premier ministre a applaudi et paraissait très content. Il n'y avait pas là d'insulte, mais dès que l'on parle de certaines relations de parenté, d'une parenté très rapprochée entre deux de ses partisans et cela dans des circonstances particulières, l'honorable premier ministre devient d'une extrême sensibilité et s'indigne pour ces deux honorables députés qui n'ont pas encore fait acte de présence dans la Chambre, ni l'un ni l'autre, à la séance de ce soir. La discussion était un peu vive lorsque la séance de la Chambre a été levée à six heures, et l'on aurait supposé que les convenances, si l'on peut invoquer les convenances dans cette question, auraient dû engager ces deux honorables députés à ne pas s'absenter pendant ce débat. Quelle a été l'insulte ? Je n'en vois pas. On a simplement rapporté les faits. On a dit que lorsque l'honorable député d'Assiniboïa-est, était commissaire des terres publiques et qu'il aurait dû savoir comme beaucoup de monde le savait, que ces terres n'étaient pas arides, mais étaient de bonnes terres arables, il est resté silencieux ou ignorant, l'un ou l'autre, lorsque son beau-frère est devenu membre d'un syndicat qui a acquis ces terres à $1 l'acre, et les a revendues à $8. Je ne vois pas là d'insulte, c'est un simple exposé de faits. Le premier ministre devra se résigner à entendre de semblables insultes parce que je ne crois pas qu'aucune menace empêchera les honorables membres de l'opposition, d'exposer devant la Chambre, en face de l'honorable premier ministre, des faits de ce genre qui ont une signification particulière et qui touchent aux intérêts publics du pays. Pas sincère ! C'est là le mot d'ordre de la droite. Dès que l'opposition propose quelque chose, on entend répéter, depuis les banquettes ministérielles jusque sur les banquettes les plus reculées de la droite, le cri suivant : Oh ! ils ne sont pas sincères ! L'honorable premier ministre devrait être le dernier à faire ce reproche aux membres de la gauche. Je ne veux pas faire de l'histoire ancienne, je veux seulement lui poser la question. Quels sont ceux qui ne sont pas sincères ? Ce sont ceux qui devaient couper la tête à l'hydre de la protection et piétiner sur son corps ; ceux qui devaient nous donner la prohibition, qui devaient réduire les dépenses et alléger le fardeau des taxes ; ceux qui devaient réformer le Sénat et faire un grand nombre d'autres choses qui n'ont pas été faites, et qui ne seront jamais faites. Ceux-là n'ont pas d'autre réponse à donner, lorsque l'opposition propose une motion qu'elle déclare être dans les intérêts véritables du pays, que de demander à leurs amis de la repousser parce que le Gouvernement est insulté et parce que les membres de la gauche ne sont pas sincères.



Le très honorable premier ministre a reproché au gouvernement conservateur d'avoir naguère réservé alternativement une section sur deux. Se souvient-il d'avoir fait partie du ministère Mackenzie de 1874 à 1878 ?

Un député : A partir de 1876.

M. R. L. BORDEN : A tout événement, il était député en 1874 et appuyait le Gouvernement ; à partir de 1876 il fut membre de l'exécutif, et durant toute cette période nos recueils de lois renfermaient un acte réservant alternativement un bloc de dix milles sur deux blocs de cette superficie le long de ce chemin de fer. Lequel est le plus condamnable, réserver alternativement une section sur deux, ou alternativement un bloc de dix milles sur deux? Le très honorable premier ministre a-t-il jamais sérieusement examiné la question? Quand je l'entends nous dire que le Gouvernement actuel, même après avoir été dix ans aux affaires, ne peut se dérober aux mauvais effets de cette mesure intempestive édictée, en 1881, par le gouvernement du regretté sir John A. Macdonald, je ne puis m'empêcher de croire qu'il a changé ses opinions d'autrefois. Mesure intempestive, dit-il ! Ignore-t-il que le gouvernement dont il faisait partie offrait à tout venant 50,800,000 acres de terres domaniales sous forme de subvention à la construction d'un chemin de fer transcontinental? Est-ce là ce qu'il appelle de la folie? Quelle différence voit-il donc entre l'offre faite par le gouvernement dont il était membre et le projet mis à exécution par le gouvernement de sir John A. Macdonald? On n'a pas critiqué, dit-il, en 1902 le prix auquel ces terres ont été vendues à cette compagnie. Si personne en cette Chambre n'a formulé de critique en 1902 relativement à cette affaire, c'est que personne n'en connaissait rien alors ; et même en 1903, nous n'avons pu tirer beaucoup de renseignements du contre-interrogatoire que nous avons fait subir au Gouvernement. Nous avons repris l'enquête dès la première réunion du comité de l'Agriculture en 1904 ; mais avant qu'il nous eût été possible d'élucider la question, et même un an auparavant, la compagnie avait disposé de ces terres au prix de huit dollars de l'acre. Et il vient nous dire que personne n'a critiqué le prix ! Ces terres auraient-elles rapporté davantage? s'écrie le très honorable premier ministre. Et il se met la conscience à l'aise en déclarant hardiment que non. Or, sur quoi se fonde-t-il pour le dire ? J'ai posé la question à la Chambre, l'autre jour, et on m'a répondu que le Gouvernement n'avait cherché d'aucune manière à se rendre compte de la valeur de ces terres avant de les vendre. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? Pourquoi n'a-t-il pas signalé à l'attention du public

ces terres qu'on qualifiait d'arides et qui, comme par enchantement, se sont transformées en jardins dans le cours de l'année qui a suivi leur vente? Pourquoi n'a-t-il pas offert ces terres en vente, pourquoi ne les a-t-il pas fait explorer, pourquoi ne s'est-il pas rendu compte que ces terres étaient bonnes, et pourquoi n'a-t-il pas mis les colons et les habitants du pays en général à même de profiter de la vente de ces terres, au lieu d'en remettre, comme il l'a fait, pour une valeur de $2,000,000, à ces particuliers dont quelques-uns se sont trouvés insultés ce soir par les observations de l'honorable député à mes côtés (M. Foster) ? Vous demandez si elles auraient rapporté davantage ? Eh bien, je dirai qu'il est extrêmement probable que oui, si le Gouvernement n'avait pas ainsi péché par ignorance ou négligence de ses devoirs. Le département de l'Intérieur nous coûte beaucoup d'argent ; nous dépensons de fortes sommes pour l'immigration. Si le colonel Davidson, dans les deux années ou à peu près antérieures à 1902, a pu parcourir les terres prétendues arides ou improductives du Nébraska, et s'assurer, sans beaucoup de travail ni de recherches, que ces terres sont réellement fertiles et cultivables, comment se fait-il que notre Gouvernement qui dépense des centaines de mille dollars par l'entremise du ministère de l'Intérieur, ait été incapable de se renseigner de la même manière?

Le très honorable premier ministre plaide ignorance et incapacité afin de soustraire quelques-uns de ses amis à l'accusation de fraude et de corruption. Il fallait plaider ignorance et incapacité, afin de soustraire le Gouvernement à un pire sort. On vient nous dire que le colonel Davidson, un simple citoyen de notre pays, a pu se rendre aux Etats-Unis et obtenir des renseignements qui, s'ils avaient été en la possession du présent Gouvernement, l'aurait mis à même de vendre ces terres deux ou trois fois plus cher qu'il ne les a vendues à vente privée et en cachette du public. Le très honorable premier ministre est parfaitement convaincu que ces terres ne valaient pas plus qu'un dollar de l'acre en 1902. Il nous promet de remettre plus tard la question sur le tapis ; nous serons heureux de pouvoir la discuter de nouveau ; nous serons heureux que la question fasse l'objet d'une enquête. Le très honorable premier ministre consentira peut-être, non seulement à ce que la question soit discutée de nouveau, mais à ce qu'elle fasse l'objet d'une enquête en règle.

Les attaques dont quelques-uns de ses amis ont été l'objet ce soir semblent légitimer une enquête. Personne n'a nié, que je sache, que M. Adamson fût membre de cette compagnie. Je vois le nom " A. J. Adamson " parmi les signataires de la convention primitivemnt conclue avec la compagnie,—celui du M. A. J. Adamson qui a pris la parole avant la suspension de la séance, à six heures, et a voulu se dérober aux traits de l'honorable député (M. Foster) en jouant indignement sur les mots, et en prétendant que ces terres n'avaient été aucunement vendues à une compagnie. Elles n'ont pas été vendues à une compagnie ; elles ont été vendues au colonel Davidson et six ou sept autres particuliers, parmi lesquels M. A. J. Adamson, beau-frère du commissaire des terres, qui devrait connaître quelque chose de la valeur de ces terrains en 1902. Je vais dire au très honorable premier ministre ce qu'il trouvera, s'il fait l'examen des documents officiels du Canada ; je vais lui dire certaines des constatations qu'il fera, s'il ordonne une enquête, ou si la Chambre ordonne quelque enquête à ce sujet. Il constatera que la valeur de ces terres était assez bien connue de certains hommes qui parcouraient le Nord-Ouest dans le temps recueillant des " scrips " et utilisant ces certificats pour s'assurer la propriété des terres les plus avantageuses. Et s'il se fait une enquête, je serai en mesure, je pense, de fournir au très honorable premier ministre le nom d'un individu qui s'était assuré la possession de certaines de ces terres dans ce voisinage en 1901, qui avait fait l'achat de beaucoup de certificats, qui retourna dans cette région en 1902 en vue de s'en procurer davantage, et qui s'aperçut qu'il avait été devancé par la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

Le très honorable premier ministre déclare que la terre n'a de valeur marchande que lorsqu'elle est en demande. C'est absolument vrai. S'est-il reporté aux statistiques pour se rendre compte du surenchérissement qui se produisit l'année même où il donna ces terres moyennant un dollar de l'acre ? Les ventes de terres de la compagnie du Pacifique-Canadien augmentèrent quelque peu en 1899 ; elles furent un peu plus nombreuses en 1901. En 1901, il s'en vendit 339,985 acres ; en 1902, l'année même que ces terres furent sacrifiées pour le bénéfice du syndicat, dans lequel se trouvaient ces amis distingués du ministère, cette année même, dis-je, les ventes du chemin de fer Pacifique-Canadien s'élevèrent à 1,362,478 acres. On ne se serait guère attendu qu'un gouvernement incapable jugerait à propos de faire une enquête au sujet de terres dans des conditions similaires aux Etats-Unis ; il ne serait guère raisonnable de s'attendre, peut-être, à ce qu'il connût les prix auxquels les terres du chemin de fer Pacifique-Canadien se vendaient en 1902 ; mais on serait en droit de s'attendre qu'il fût au courant de ses propres statistiques.

En 1901, les inscriptions à l'agence de Regina atteignirent le chiffre de 1,318 ; en 1902, elles s'étaient élevées à 4,158, c'est-à-dire que leur nombre avait plus que triplé. De cette année-là date la hausse subite dans le prix des terrains au Nord-Ouest, et c'est alors que notre gouvernement,—ce Gouvernement si honnête, au-

dessus de tout soupçon et de tout blâme, —a sacrifié ces terres pour le bénéfice de ses amis politiques. Les inscriptions d'homesteads à Prince-Albert, en 1901, furent au nombre de 601 ; en 1902, elles s'élevèrent à 1,637, accusant virtuellement le même progrès qu'en 1902. Sûrement le très honorable premier ministre est au courant des circonstances. Il n'ignore pas qu'avant que deux ou trois grosses récoltes eussent servi de réclame au Nord-Ouest,—car ce n'est pas la propagande d'immigration du Gouvernement actuel, mais bien deux ou trois grosses récoltes qui ont attiré les immigrants au Nord-Ouest,—il était à peu près impossible de se défaire des terrains qu'on pouvait détenir dans cette région. Mais, à la suite de ces fortes récoltes, quand le blé du Canada commença à être connu par tout l'univers, alors les terres du Nord-Ouest acquirent beaucoup de valeur, et si le Gouvernement n'avait pas été aussi ignorant et aussi incapable que le premier ministre l'a avoué ce soir, il n'aurait pas, en cachette du peuple canadien, cédé à ses amis politiques, au prix d'un dollar de l'acre, des terres qui se sont vendues depuis huit ou douze dollars de l'acre.

Maintenant, le ministre de l'Intérieur a une confiance merveilleuse dans le département de l'Intérieur. Il n'a pas toujours eu cette confiance. Je me rappelle que dans une certaine circonstance, quand on voulu s'enquérir de l'administration du gouvernement au sujet du Yukon et que le Gouvernement refusa d'accorder une enquête,—de la même manière qu'il se propose de faire rejeter ce soir la présente motion,—et voulut dissimuler du mieux possible des iniquités qui se commettaient depuis des années dans cette partie du pays, je me rappelle que le ministre actuel de l'Intérieur lui-même regimba et vota contre le Gouvernement dont il est aujourd'hui un des ministres. Je ne sais trop s'il se propose maintenant de faire l'enquête qu'il aurait voulu faire instituer dans le temps. Certains faits ont été mis au jour ; je ne les porterai pas à la connaissance de la Chambre, ils sont presque trop graves pour être dévoilés devant une assemblée publique. Mais si l'honorable ministre (M. Oliver) veut se reporter au compte rendu d'une entrevue, paru dans le "Tribune" de Winnipeg, le 9 octobre 1903, il jugera peut-être nécessaire de remettre ce sujet à l'étude ; et entre autres choses, il observera qu'on a prétendu que le rapport d'un certain fonctionnaire public avait été supprimé, n'avait jamais été soumis à la Chambre. Je ne sais trop si c'est vrai ou non, mais j'ose dire que cette circonstance mérite bien l'attention du ministre de l'Intérieur, s'il se propose de mettre en pratique, aujourd'hui qu'il est aux affaires, les principes dont il a fait profession dans la circonstance susdite.

Mais, monsieur l'Orateur, il est un ou deux arguments avancés par le ministre de l'Intérieur, en réponse à l'honorable député de Marquette (M. Roche) auxquels j'aimerais à faire brièvement allusion. Avant de le faire, on me permettra peut-être de dire que le ministre de l'Intérieur est remarquablement décousu quand il discute les questions de cette nature en cette enceinte. Il ne s'est pas borné à inclure dans ce débat des questions qui n'y ont aucun rapport, mais il a jugé à propos de s'attaquer aux vues exprimées par M. Haultain dans la récente campagne électorale au Nord-Ouest et de faire sur le compte de cet homme des observations dont j'aimerais à lui voir établir la vérité, s'il est en état de le faire. L'autre jour, quand nous lui avons demandé de fournir ses preuves, il nous a répondu qu'il ne les portait pas sur sa personne. Il s'est écoulé trois jours depuis. Me permettra-t-il de lui demander s'il a réussi ou non à trouver la preuve de la vérité de cette déclaration, ou, du moins de l'opinion qu'il a voulu donner à la Chambre, quand il a insinué que M. Haultain s'était prononcé contre la concession de homesteads à l'avenir et en faveur de la vente de toutes les terres par le gouvernement provincial, dans le cas où celui-ci serait chargé de leur administration ? L'honorable ministre a-t-il trouvé quelque preuve à l'appui de sa déclaration de l'autre jour ?

M. OLIVER : Si on m'accorde le privilège de faire une déclaration à ce sujet, lorsque l'honorable député aura terminé son discours, je serai heureux de m'en prévaloir.

M. R. L. BORDEN : Bien, très bien.

Quelques députés : Faites-le maintenant.

M. R. L. BORDEN : Non, l'honorable ministre n'est pas prêt à faire cette déclaration ; il n'a pas encore trouvé ses preuves.

M. OLIVER : Je suis un peu comme le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et son lieutenant : je suis très circonspect.

M. R. L. BORDEN : Pour ma part, je ne trouve pas qu'il soit bien circonspect ; je trouve, au contraire, que l'honorable ministre fait preuve d'une remarquable étourderie et d'un talent incomparable pour faire des déclarations dont il est ensuite hors d'état d'établir la vérité. J'ai ici le texte de sa déclaration ainsi que de celle faite par M. Haultain dans une réunion politique de l'Ouest. L'insinuation faite par l'honorable ministre, sur le compte de M. Haultain, si elle avait une signification quelconque, donnait l'impression dont je viens de parler. Il a dit que M. Haultain s'était prononcé en faveur de la vente de plusieurs millions d'acres. J'ai fait observer que son prédécesseur au département de l'Intérieur avait déclaré que le programme du Gouvernement aurait pour effet de jeter sur le marché au moins 50,000,000 d'acres de terre. Mais il ne s'agissait pas ici d'homesteads, non plus que dans le discours de M. Haultain. Voici

les paroles du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) :

Le leader du groupe dont les événements ont fait le parti de l'opposition dans la province de Saskatchewan, déclara dans nombre de réunions politiques que son programme serait de vendre les terres de l'Ouest au plus haut et dernier enchérisseur, dans le but de se procurer les deniers nécessaires pour faire face aux dépenses du pays. Ils ont parlé de la vente de millions d'acres de terre, publié des brochures dans lesquelles on déclarait que le Gouvernement en concédant ces terres aux colons à titre gratuit commettait un vol au détriment de ces provinces, et ils donnèrent pour titre à leur brochure : Le pillage des terres publiques.

Nous allons voir comment s'exprima M. Haultain, à Arcola, le 21 novembre 1905 :

M. Haultain traita ensuite longuement la question des terrains-domaniaux ; il cita longuement les opinions les plus autorisées sur le sujet et, d'une manière concluante, la perte que souffrirait la province en acceptant la prétendue compensation accordée par le cabinet Laurier. Il fit voir l'absurdité de la prétention de M. Scott, que si la province était chargée de l'administration du domaine, il lui faudrait recourir à la taxe directe. Au moyen de chiffres et de faits, il montra que si la province avait en main la gestion de son domaine il lui suffirait d'en vendre une petite proportion à un chiffre très bas pour améliorer sa situation de $4,000,000 par année. On l'avait accusé de vouloir mettre fin à la concession de homesteads. Ce n'était pas le cas, car, dans son opinion, il faudrait continuer d'en concéder. Il fit observer qu'il serait possible d'économiser beaucoup d'argent dans l'administration du domaine public, en exigeant du personnel un travail plus assudu et en l'empêchant de se mêler d'élections.

S'il est quelque partie du programme de M. Haultain que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) serait disposé à accepter, je suis sûr qu'il serait absolument et irrévocablement opposé au principe exprimé dans la phrase que je viens de lire.

Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) semble croire que la présente motion ne saurait être adoptée par suite de quelque empêchement légal. Il a parlé de certains contrats qu'il a appelés conventions d'indemnité ; et j'ai prié l'honorable ministre de m'en fournir le texte. Entre temps, j'ai fait un examen aussi complet que possible de la question. J'ai étudié les termes du contrat, et je n'y trouve pas un seul mot du commencement à la fin qui justifie l'attitude prise par l'honorable ministre. Cette compagnie a reçu une certaine concession de terres. Elle a éprouvé des embarras financiers, et c'est en raison de ces embarras financiers qu'elle a vendu ses terres en 1902, moyennant un dollar de l'acre. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) savait parfaitement à quoi s'en tenir sur ce point, j'en suis sûr. Personne n'ignorait que cette compagnie était virtuellement en banqueronte, et elle a profité de l'occasion qui se présentait de vendre près de 1,000,000 d'acres, moyennant $1.53 de l'acre, bien qu'elle n'eût pas les avantages accordés par le Gouvernement, sous forme de droits d'homesteads, aux termes de la convention intervenue entre le ministre de l'Intérieur et M. Adamson et ses amis. Cette compagnie était en difficultés; elle entreprît de transporter les dépêches et reçut du Gouvernement pour cette fin une subvention de $80,000 par année. On considérait que cette somme était plus que suffisante pour solder les frais du transport des dépêches, et il fut stipulé que, en considération de cet excédent, le gouvernement canadien aurait une hypothèque sur les concessions de terres de la compagnie, comme garantie de cette somme. En accordant cette hypothèque, la compagnie n'acquit aucunement le droit de remettre à plus tard le choix de ces terres. Il est assez facile de se rendre compte de ce qu'aurait été la situation, si la compagnie avait accordé une hypothèque à un tiers au lieu du gouvernement. Supposons que cette compagnie aurait obtenu une avance de $80,000 par année d'une tierce personne ou d'un syndicat, ce syndicat aurait eu une hypothèque sur les terres concédées à la compagnie aux termes du document; mais par le fait même la compagnie n'aurait certainement pas acquis le droit de différer le choix de ses terres. Et de même, lorsque l'avance est obtenue, non pas d'une tierce personne, mais du gouvernement, il n'en découle aucunement le droit de différer son choix, à moins que ce droit me soit formellement stipulé dans le contrat. J'ai examiné ce contrat, et je dirai qu'il ne renferme aucune stiplation, aucune clause légitimant les conclusions indiquées par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Si la prétention du ministre de l'Intérieur avait eu d'autre part quelque fondement sérieux, on ne pourrait plus lui en trouver, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), à la suite de la déclaration faite cet après-midi par le premier ministre que la question serait réglée d'ici à très peu de semaines. En 1903, M. Sifton, alors ministre de l'Intérieur, annonça que toute ces concessions de terre seraient réglées dans très peu de semaines, dans l'espace de trois semaines, si je m'en souviens bien; et il ajouta que le Gouvernement présenterait bientôt un projet à l'effet de mettre en vente 50,000,000 d'acres de terre; et il comptait que le Gouvernement serait à même de vendre 20,000,000 d'acres de ces terres dans un délai raisonnable, et que les $60,000,000 que produirait cette vente rembourseraient le pays de toutes les dépenses imposées par la construction du chemin de fer transcontinental.

Je ne vois donc rien dans les remarques du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) qui puisse engager la Chambre à rejeter cette motion. On reconnaît que son principe est bon, que les deux partis doivent être unanimes à l'approuver; et la seule raison avancée par le premier ministre pour engager ses partisans à la rejeter ne me semble pas acceptable de la députation: c'est que le

Gouvernement, paraît-il, a le droit de se formaliser de l'allusion que l'on fait dans la motion à l'exploitation par les spéculateurs. Cette exploitation des spéculateurs s'est produite; elle a pu se produire sous les régimes antérieurs, mais elle s'est certainement produite sous le régime actuel, et notamment dans la circonstance même si pleinement mise au jour par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), dont le premier ministre n'a pu réfuter aucun des arguments. Pour cette raison, j'approuve entièrement la motion de l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche), et il me sera très agréable de voter en faveur de l'amendement qu'il a proposé.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Monsieur l'Orateur, je ne devrais pas être dans le cas de prier la Chambre qu'elle me permette de prendre de nouveau la parole sur cette question ; mais l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a discuté les remarques que j'avais faites au sujet de certains documents que je lui ai remis ; et comme son interprétation de ces documents diffère radicalement de la mienne, s'il veut avoir l'obligeance de me les remettre je m'en vais m'efforcer de convaincre la députation de la justesse de mon point de vue. Comme je l'ai déclaré l'autre soir, les choses en sont à ce point que les concessions de terres faites aux diverses compagnies de chemins de fer dans le Nord-Ouest se trouvent toutes distribuées, ces diverses compagnies ayant fait le choix des terres qu'elles avaient le droit de réclamer, si ce n'est dans les cas où les termes de la concession interdisait d'une manière absolue au Gouvernement de forcer la compagnie à faire son choix. Les trois cas auxquels je faisais allusion étaient celui du chemin de fer Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan, celui du Canadien du Nord et celui du Sud-Est du Manitoba. Ce que j'entendais dire, c'était ceci: que les concessions de terres au chemin de fer de Qu'Appelle et au Canadien-du-Nord se rattachaient à une convention désignée sous le nom de marché de transport, en vertu duquel le Gouvernement ne pouvait exiger, non plus que la compagnie, la sélection d'un tiers de la concession totale avant l'expiration de la période de vingt ans que devait couvrir cette entreprise de transport. La sélection de ce tiers des terres concédées pouvait se faire de consentement mutuel avant l'expiration des vingt années, mais non pas autrement.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il lire cette partie du contrat.

M. OLIVER : C'est ce que je me propose de faire. Voici quels en sont les termes en ce qui regarde la compagnie de Qu'Appelle :

Article 6—Comme indemnité au Gouvernement, dans le cas où la somme gagnée par la compagnie pour ce service n'égalerait pas la somme payée par le Gouvernement en une année quelconque, le Gouvernement, à mesure que la concession de terres de la compagnie aura été méritée, de temps à autre, retiendra un tiers des terres ainsi gagnées, qui lui seront comme une garantie du remboursement d'aucun tel déficit, et le Gouvernement émettra des titres à la compagnie pour les deux autres tiers.

Article 8—Si, durant ladite période de vingt ans, le Gouvernement vend aucune des terres comprises dans la concession ainsi retenue, ou si aucune de ces terres est vendue par la compagnie avec le consentement du Gouvernemnt, il sera émis des titres à l'acheteur sur paiement au Gouvernement du prix auquel ladite terre aura été vendue ; il est nettement entendu et convenu que le Gouvernement dans le cas d'aucun déficit, retiendra tout le produit de la vente d'aucune portion dudit tiers ainsi retenu jusqu'à l'expiration de ladite période de vingt ans. sur lequel il paiera intérêt au taux de 4 pour cent par année ; mais s'il ne se produit aucun déficit, le département pourra, s'il le juge à propos, remettre à la compagnie une étendue proportionnelle de la terre ainsi retenue.

Mon interprétation de cet article c'est que rien n'y autorise le Gouvernement à forcer la compagnie à faire le choix des terres, non plus que la compagnie à forcer le Gouvernement a en venir à un règlement définitif, tant que dure l'entreprise de transport. Cela s'applique au chemin de fer du Canadien du Nord aussi bien qu'au chemin de fer de Qu'Appelle-Lac-Long-Saskatchewan.

M. R. L. BORDEN : Ils sont tous virtuellement les mêmes.

M. OLIVER : En ce qui regarde la compagnie de chemin de fer du Sud-Est du Manitoba j'ai fait observer que la concession de terres qui lui était faite n'était pas accompagnée d'un marché de transport, et que par suite d'une contestation qui s'est élevé entre cette compagnie et le gouvernement du Manitoba au sujet de la propriété de ces terres, la compagnie n'avait pas fait choix de ses terrains et ne pouvait pas le faire, pour cette excellente raison qu'il n'y avait plus de terres à choisir. Je le répète, la situation est celle-ci que, de toutes les vaste concessions de terres qui ont été faites à des compagnies de chemins de fer dans le Nord-Ouest et que ces compagnies avaient droit de réclamer, toutes, à l'exception d'une partie de celles concédées à la compagnie de chemin de fer de la baie d'Hudson et comprenant à peu près six millions et demi d acres, ont été distribuées, dans la mesure où le Gouvernement pouvait imposer un règlement. Les autres cas ne peuvent être réglés sur-le-champ que du consentement mutuel des compagnies et du Gouvernement. En vue d'obtenir ce résultat il se poursuit des négociations, et on espère que d'ici à bref délai on en arrivera à une heureuse solution de la difficulté.

Quant à l'attitude de M. Haultain, dont l'honorable chef de l'opposition et ses amis s'inquiètent tant, je me suis procuré, en vue de satisfaire leur curiosité, quelques-uns des documents relatifs à la question, et j'ai en

main un compte rendu du discours même que l'honorable député vient de lire.

M. R. L. BORDEN : Ce discours est en date du 21 novembre.

M. OLIVER : Ce que j'ai ici c'est le compte rendu de l'assemblée tenue à Arcola et que je trouve dans le " Star " de cet endroit à la date du 24 novembre. Voici les paroles que M. Haultain aurait prononcées dans cette circonstance :

Quant à lui, il considérait que $4 de l'acre était un prix modique, mais qu'il l'adopterait comme base de calcul, pour les fins de sa démonstration. Il prétendit qu'en vendant 5,000,000 d'acres à $4 de l'acre, et en plaçant cette somme à 3 p. 100 d'intérêt, la province se ferait un revenu anneul de $600,000.

M. R. L. BORDEN : Le calcul est exact.

M. OLIVER : Sans doute, mais M. Haultain donnait par là à entendre à ses auditeurs d'Arcola que son plan était de vendre ces terres.

M. R. L. BORDEN : Quelles terres ?

M. HAGGART : Est-il question de homesteads dans ce discours ?

M. OLIVER : Je n'ai jamais donné à entendre que M. Haultain avait dit qu'il n'accorderait pas de homesteads. Ce que j'ai dit, et ce que je répète, c'est que lui et ses amis se sont déclarés nettement favorables à l'idée de vendre les terres au spéculateur. C'est là le principe énoncé dans ce discours et dans d'autres discours de M. Haultain.

M. R. L. BORDEN : Emploie-il le mot " spéculateur " ?

M. OLIVER : Mais non, il est trop prudent pour le faire ; mais à une assemblée tenue à Weyburn et dont je trouve le compte rendu dans le " Telegram " de Winnipeg, voici ce qu'il dit :

Supposons que, des 73,000,000 d'acres qui restent, la moitié soit mise à part pour être concédé en homesteads, . . .

Des voix : Très bien !

M. OLIVER (lisant) :

. . . principe qu'il approuve cordialement . . .

VOIX NOMBREUSES : Très bien !

. . . et que le gouvernement provincial prenne 5,000,000 d'acres, sur les 36,500,000, et les offre en vente au prix peu élevé de $4 l'acre, avec échéances à long terme, et la préférence donnée aux colons de fait ou établis dans le voisinage,—

Des voix : Très bien ! très bien !

M. OLIVER (lisant) :

. . . et 4 p. 100 d'intérêt réclamé sur le capital : alors le gouvernement provincial aurait annuellement à sa disposition un nouveau fonds de $800,000, lequel, avec les $650,000 mentionnés ci-dessus, formeraient une somme plus élevée que le chiffre total de la compensation que le gouvernement fédéral a offert de verser lorsque la province aura une population de 1,200,000 habitants. Et il resterait encore 31,500,000 acres pour les habitants de la province de Saskatchewan.

Puis, je trouve le compte rendu de l'assemblée tenue par M. Haultain à Arcola, publié dans le " Telegram " de Winnipeg et dans lequel on le fait parler comme il suit :

Au moyen de chiffres et de faits, il démontra que si la province avait l'administration de ses terres, il lui suffirait d'en vendre une très petite partie à un prix très modique pour améliorer ses finances de $4,000,000 par année.

(Exclamations à gauche.)

M. OLIVER : Je vois que mes honorables amis de l'opposition sont très enthousiastes de l'idée de " la terre au spéculateur."

M. NORTHRUP : Le spéculateur n'est aucunement désigné dans ce document.

M. OLIVER : Il n'est pas nécessaire de le désigner.

M. NORTHRUP : Mais le colon y est désigné.

M. OLIVER : Je me suis permis de faire allusion aux pamphlets publiés par nos amis de la gauche durant cette campagne.

M. SAM. HUGHES : Publiés par le parti de l'autonomie provinciale.

M. OLIVER : Dans l'Alberta on les appelait conservateurs. Mais il n'est pas nécessaire de leur trouver un nom pour le moment : il n'en reste pas un assez grand nombre pour le porter. Voici quel était le cri de ralliement du parti conservateur dans l'Alberta sur cette question. Le document a pour titre, " La question des terres," et en voici un passage :

Il n'y a pas de raison pour qu'il ne soit pas vendu une assez grande étendue de terre dans la province. Ces terres sont en assez grande demande actuellement ; les compagnies de colonisation sont disposées à les acheter, et les colons les plus recommandables sont également prêts à en donner de bons prix. Il est probable que la colonisation se ferait plus rapidement, et la province, moyennant une dépense, sinon nulle, du moins très modique, s'accuserait ainsi un joli revenu pour la construction de ponts et de chemins.

On ne saurait contester que si demain la province de l'Alberta avait la gestion de ces terres, elle pourrait vendre 6,000,000 d'acres à $5 de l'acre comptant, et les acheteurs feraient le travail de colonisation. Le produit de cette vente placé au taux modique de 4 p. 100, nous assurerait un revenu annuel de $1,200,000, soit $75,000 de plus que la subvention maxima que nous versera jamais le Dominion, et cependant il nous resterait encore des millions d'acres pour les colons.

Mais cette vente devait être faite à des spéculateurs.

M. LALOR: L'honorable ministre me permettra-t-il de lire la déclaration qu'il a faite à la Chambre dans la circonstance ?

M. OLIVER : J'ai la parole en vertu du privilège que m'a accordé la Chambre. Naturellement, si l'honorable député (M. Lalor) proteste, je devrai reprendre mon siège.

M. R. L. BORDEN : Oh ! non, personne ne proteste.

M. OLIVER : Dans la province de Saskatchewan, où l'ami de l'honorable chef de l'opposition conduisait les forces du parti conservateur et prononçait ces magnifiques discours prônant la devise de la terre au colon, voici ce qui se publiait dans ces pamphlets électoraux. Le document a pour titre : "Pillage du Domaine Public !" "Comment les Nouvelels Provinces sont Dépouillées sous le Régime des Compensations." "Allez-vous Approuver cette Mesure" ?

Si les terres étaient remises à la province pour être administrées par elle d'une manière absolue, il serait possible d'en tirer immédiatement parti. Il suffirait d'annoncer la mise en vente de ces terres dans les centres financiers du monde pour voir affluer les offres d'achat à des conditions généreuses. Il serait facile d'effectuer la vente de la superficie tout entière à un chiffre d'au moins $4 de l'acre. Cela voudrait dire qu'un capital de $200,000,000 serait immédiatement à notre disposition. En plaçant cette somme à 3½ p. 100, opération qui n'offre guère de difficulté, on s'assurerait un revenu permanent de $7,000,000. En comparaison de cette somme qu'est-ce que la misérable allocation de $375,000 accordée par le gouvernement fédéral ? La province pourrait fort bien, si elle le préférait attendre que la valeur des terres eût augmenté, et les vendre alors par petites étendues à des conditions très avantageuses. Cette manière de faire assurerait des recettes encore plus considérables que la précédente. Il est oiseux de prétendre que le gouvernement fédéral a besoin de ces terres pour développer l'immigration et la colonisation. Pour cette dernière fin, il suffira de réserver 50,000,000 d'acres avant d'attribuer à la province la part qui lui revient. Quand on aura disposé de ces 50,000,000 d'acres, tous les immigrants que la propagande active du gouvernement fédéral serait susceptible d'y attirer se trouveront déjà rendus. . . Le taux d'intérêt accordé par le gouvernement fédéral est ridiculement bas. En supposant qu'il nous arrive en moyenne 50,000 immigrants par année, il s'écoulera à peu près dix-neuf ans avant que la population atteigne le chiffre de 1,200,000 âmes et qu'on nous accorde le taux maximum de 3 p. 100. Durant toute cette période le gouvernement fédéral, ne paiera en moyenne de ce chef à la province que $562,500 par année. Si l'on permettait à la province de Saskatchewan de réaliser sur-le-champ le prix de ses terres, elle s'assurerait un revenu annuel de plusieurs millions. Pourquoi ne pas laisser à la province l'administration des terres ?

M. Haultain avait de nombreux candidats qui l'appuyaient. Il n'y en eut qu'une assez faible proportion d'élus. Un de ces candidats était M. W. D. Dunlop qui annonça à l'univers impatient ses vuessur la question des terres.

M. R. L. BORDEN : Comment se nommait-il ?

M. OLIVER : Il se nommait Dunlop. Il ne fut pas élu ; même son dépôt dût être confisqué. Et voici quel était son programme sur la question de la terre pour le colon, énoncé dans un discours qu'il prononça comme candidat du parti conservateur:

Il nous faut jusqu'au dernier dollar qu'il est possible de retirer de nos terres pour les appliquer aux fins d'administration publique de notre province et maintenir les impôts aussi bas qu'il est possible. Qu'on laisse à ceux qui colonisent le pays les profits résultant du surenchérissement de nos terres comme conséquence de l'agglomération des habitants. Si le gouvernement fédéral juge que les terres n'ont pas une valeur plus grande que le prix qu'il en offre, pourquoi les garde-t-il ?

Pour plus de renseignements sur le programme qu'ils ont prôné si longtemps, je renvoie ces honorables députés de la gauche, et en particulier l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), au discours que celui-ci a prononcé en cette Chambre à la session dernière, et dans lequel il a proposé de mettre à part un certain nombre de millions d'acres de terres pour les vendre à qui ? A des spéculateurs. Il était prêt à accepter les offres de quiconque avait l'argent pour payer. Mais le voilà aujourd'hui qui verse des larmes de crocodile sur le colon ; c'est ce pauvre colon qui occupe toutes ses pensées. Je remercie ces messieurs de la gauche d'avoir bien voulu me permettre de répondre à la question de leur honorable chef.

M. R. L. BORDEN : Comme une partie de cette discussion provient d'une divergence d'opinions qui s'est produite entre l'honorable ministre et moi relativement à la signification de ce document, on me permettra peut-être de dire un mot. Les articles que nous a lus l'honorable ministre ne comportent aucunement, à mon avis, le sens qu'il leur prête. L'article 6 est ainsi conçu:

Comme indemnité au Gouvernement, dans le cas où la somme gagnée par la compagnie pour ce service n'égalerait pas la somme payée par le Gouvernement en une année quelconque . . .

Il parle ici, non pas du droit acquis aux terres, mais du droit acquis à la subvention accordée pour le transport des dépêches.

. . . le Gouvernement, à mesure que la concession de terres de la compagnie aura été méritée, retiendra un tiers des terres ainsi gagnées, sur le parcours du chemin de fer entre le lac Dauphin ou ses environs, à l'endroit ci-dessus mentionné, et la rivière Saskatchewan, lesquelles terres seront pour le Gouvernement comme une garantie du remboursement d'aucun tel déficit : et le Gouvernemnt émettra des titres à la compagnie pour les deux autres tiers.

Tout ce que cela signifie c'est qu'après le choix des terres, le Gouvernement ne dé-

livrera pas de titres pour ce tiers-là. Cela saute aux yeux de celui qui se donne la peine de lire l'article.

M. OLIVER : L'article ne contient pas un mot ayant trait au choix des terres.

M. R. L. BORDEN : Non, évidemment. Voilà pourquoi il ne se rapporte pas au choix des terres.

M. OLIVER : Je me suis servi de cette expression parce que l'honorable député l'avait employée.

M. R. L. BORDEN : Et je m'en suis servi parce que c'était celle qu'il fallait employer, pour la simple raison que cet article ne concerne pas le choix des terres. Il n'en fait pas mention; il a trait à l'émission des titres des terres choisies. Un novice dans la rédaction des documents ne commettrait pas l'erreur dans laquelle l'honorable ministre de l'Intérieur est apparemment tombé. L'autre article ne la modifie en rien et, le modifierait-il, que le privilège n'appartient pas à la compagnie mais à l'Etat qui peut y renoncer lorsqu'il désire que ces terres soient choisies.

M. OLIVER : Quel privilège ?

M. R. L. BORDEN : Le privilège de différer le choix de ces terres.

M. OLIVER : Pourquoi l'Etat pourrait-il y renoncer ?

M. R. L. BORDEN : Parce qu'aux termes de la loi du pays quiconque jouit d'un droit ou d'un privilège est libre de s'en désister. Sous ce rapport, l'Etat est sur le même pied que les particuliers. Une partie contractante qui jouit d'un droit ou d'un privilège peut y renoncer en faveur de l'autre partie.

M. OLIVER : Le privilège dont parle l'honorable député appartenait-il à la compagnie ou à l'Etat ?

M. R. L. BORDEN : Je m'efforce de démontrer au ministre que s'il y a un privilège —en supposant que son raisonnement soit fondé bien qu'il n'y ait pas l'ombre d'une preuve à son appui—ce privilège n'appartient pas à la compagnie, mais au Gouvernement qui est libre d'y renoncer. Par conséquent, il n'y a aucun obstacle au point de vue de la loi ou de la pratique. Je n'en dirai pas davantage, cela saute tellement aux yeux que le raisonnement est difficile.

M. FOSTER : La difficulté provient de ce que le ministre de l'Intérieur a pris l'avis du juriste de la couronne.

M. R. L. BORDEN : Je ne dirai qu'un mot des extraits très intéressants que l'honorable ministre a copieusement cités. J'avoue que les observations de M. Dunlop m'ont surtout frappé. Je n'ai jamais entendu parler de lui mais à mon sens, il y a beaucoup de bon sens dans ce qu'il a dit. Si le ministre se guide à l'avenir sur les opinions qu'il nous a citées ce soir, son ministère, j'en suis certain, sera mieux administré qu'il ne l'a été dans le passé.

M. H. BOURASSA (Labelle): Avant qu'on aille aux voix, je désire expliquer le vote que je donnerai sur cette motion Je ne parcourrai pas tout le champ de la discussion, mais je suivrai le conseil du premier ministre et j'examinerai le fond de la question. Etant donné le principe énoncé dans cette motion, nous devons accepter la parole du premier ministre ainsi que les déclarations des députés de la gauche qui disent que la Chambre est unanimement d'avis que l'Etat doit vendre les terres du domaine public aux colons eux-mêmes sans l'intervention des spéculateurs.

En ce qui a trait aux subventions aux chemins de fer, je ne suivrai pas les députés des deux partis dans la voie où ils se sont engagés. A mes yeux, les députés essaient trop souvent d'éviter la discussion d'une question en lançant des pierres dans le champ des adversaires et de se disculper en invoquant leurs errements. Je ne chercherai pas, non plus, à savoir si la politique de l'ancienne administration en matière de chemins de fer était justifiable. Je crois qu'on a fait fausse route mais, si j'avais fait partie de la députation lorsque cette politique fut adoptée, je serais peut-être tombé dans la même erreur que les hommes de cette époque-là. De plus, la situation n'était pas la même qu'aujourd'hui.

Le premier ministre a demandé à ses partisans de repousser la présente motion parce qu'elle insinue que le présent gouvernement a eu tort de vendre une partie du domaine public à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. La conduite du Gouvernement prouve qu'il désire réparer les erreurs autrefois commises par ses prédécesseurs. C'est, il me semble, une singulière manière de réparer les erreurs passées que d'en commettre une autre du même genre. Par conséquent, je ne partage pas l'avis du chef du Gouvernement, s'il ne peut invoquer pour combattre la motion que le fait qu'elle blâme le ministère d'avoir concédé des terres à cette compagnie. Ce qui a eu lieu, d'après ce que nous en savons, me justifie d'appuyer la présente motion.

Bien que mon entrée dans la carrière parlementaire soit relativement récente, l'expérience m'a appris qu'un gouvernement, ou que le parti au pouvoir, ne peut pas toujours appliquer les principes qu'il professait lorsqu'il était dans l'opposition. J'ai mis de côté des doctrines que je soutenais naguère, parce que l'expérience m'a appris la grande distance qui sépare l'énonciation d'un principe de son application. Cependant, ainsi que je le disais dans une autre circonstance, je suis encore fidèle à certaines doctrines que je préconisais lorsque je faisais la lutte au parti conservateur dans les rangs de l'opposition.

Je suis prêt à renoncer à mon opinion ; je l'ai souvent fait dans le passé et j'ai appuyé le Gouvernement lorsqu'il a pris certaines mesures que je n'approuvais pas. Mais, à mes yeux c'est une piètre justification que de dire que les gouvernements précédents en ont fait autant, car nous prétendions qu'ils causaient la ruine du pays et concentraient ses richesses entre les mains d'un petit nombre de compagnies. Voilà l'un des quelques principes de l'ancien parti libéral auxquels je suis demeuré fidèle, et je refuse de combattre une motion uniquement parce quelle pourrait jeter du blâme sur le Gouvernement, lorsque cette motion censure une ligne de conduite que nous avons naguère censurée à plusieurs reprises et que je suis prêt à censurer de nouveau.

(L'amendement de M. Roche, mis aux voix, est repoussé.)

Ont voté pour :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Jackson (Elgin), |
| Ames, | Lake, |
| Armstrong, | Lalor, |
| Avery, | Lancaster, |
| Barker, | Lefurgey, |
| Barr, | Lennox, |
| Bennett, | Léonard, |
| Blain, | Lewis, |
| Bland, | Macdonell, |
| Borden (Carleton) | McCarthy (Calgary), |
| Bourassa, | McLean |
| Brabazon, | (Queen, (I.P.-E.), |
| Bristol, | Monk, |
| Broder, | Morin, |
| Chisholm (Huron), | Paquet, |
| Clements, | Perley, |
| Cochrane, | Pringle, |
| Cockshutt, | Reid (Grenville), |
| Crocket, | Roche (Marquette), |
| Daniel, | Schaffner, |
| Elson, | Sproule, |
| Foster, | Staples, |
| Fowler, | Stockton, |
| Ganong, | Tisdale, |
| Gunn, | Verville, |
| Haggart, | Walsh, |
| Henderson, | Wilmot, |
| Herron, | Wilson |
| Hughes (Victoria), | (Lennox et Addington), |
| Ingram, | Wright (Muskoka)—58. |

Ont voté contre :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Laurier (Sir Wilfrid), |
| Archambault, | Laurier |
| Aylesworth, | (L'Assomption), |
| Beauparlant, | Lavergne |
| Belcourt, | (Drum. et Arth.), |
| Bickerdike, | Law, |
| Black, | LeBlanc, |
| Bole, | Lemieux, |
| Borden (sir Frederick), | Logan, |
| Bourbonnais, | Lovell, |
| Brodeur, | Macdonald, |
| Bruneau, | Maclean (Lunenburg), |
| Bureau, | Macpherson, |
| Caldwell, | McColl, |
| Campbell, | McCool, |
| Carney, | McCraney, |
| Carvell, | McIntyre, |
| Cash, | McKenzie, |
| Chisholm | McLennan, |
| (Antigonish), | Marcile (Bagot), |
| Clarke, | Marcil (Bonaventure), |
| Conmee, | Martin (Wellington), |
| Crawford, | Meigs, |
| Cyr, | Miller, |
| Delisle, | Oliver, |
| Demers, | Pardee, |
| Derbyshire, | Paterson, |
| Desjardins, | Parent, |
| Devlin, | Piché, |
| Dubeau, | Pickup, |
| Dugas, | Power, |
| Dymenr, | Proulx, |
| Emmerson, | Ratz, |
| Ethier, | Reid (Ristigouche), |
| Finlay, | Rivet, |
| Finlayson, | Ross (Cap-Breton), |
| Fisher, | Ross (Rimouski), |
| Fitzpatrick, | Ross (Yale-Cariboo), |
| Gauvreau, | Rousseau, |
| Geoffrion, | Savoie, |
| Gervais, | Schell (Glengarry), |
| Girard, | Schell (Oxford), |
| Gladu, | Sinclair, |
| Gordon, | Sloan, |
| Grant, | Smith (Nanaïmo), |
| Greenway, | Smith (Oxford), |
| Harty, | Stewarts, |
| Hughes | Talbot (Bellechasse), |
| (King, I.P.-E.), | Telford, |
| Hunt, | Templeman, |
| Jackson (Selkirk), | Tobin, |
| Johnston, | Turgeon, |
| Kennedy, | Turriff, |
| Knowles, | Watson, |
| Lachance, | Wilson (Russell), |
| Lanctot, | Wright (Renfrew), |
| Lapointe, | Zimmerman.—111. |
| Laurence, | |

Ont pairé :

| Ministériels : | Oppositionnistes : |
|---|---|
| MM. | MM. |
| Hall, | Bergeron, |
| Costigan, | Maclean (York-sud), |
| Fielding, | White, |
| Calvert, | Taylor, |
| McCarthy, | Northrup, |
| Sifton, | Seagram, |
| Carrier, | Kemp, |
| Copp, | Osler, |
| Hyman, | Ward, |
| Brown, | MacLaren (Perth), |
| Roche (Halifax), | Martin, |
| | (Queen, I.P.-E.), |
| Galliher, | Clare, |
| German, | Porter, |
| Guthrie, | Smith (Wentworth), |
| Béland, | Forget, |
| Burrows, | Christie, |
| Boyer, | Boyce, |
| Parmelee, | Worthington, |
| Loggie, | Thompson (Yukon), |

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

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Indiens de la Colombie-Anglaise—Appointements, $18,060.

M. OLIVER : Rien n'est changé, si ce n'est que, sur la proposition du surintendant, M. Vowell, on a porté de $720 à $840 les appointements de M. Dalby qui est attaché au ministère depuis six ou sept ans.

M. FOSTER : Une augmentation de $120 paraît irrégulière.

M. OLIVER : Cela fait $10 par mois. L'agent des Indiens à New-Westminster a sous ses ordres un commis qui touche $600. Ses appointements figuraient dans l'item "divers." Nous nous proposons de changer cela.

M. FOSTER : Ils n'y figurent plus ?

M. OLIVER : Non.

Indiens de la Colombie-Anglaise—Fonds de secours, $6,000.

M. OLIVER : Pour venir en aide aux Indiens indigents dans toute l'étendue de la province lorsque le besoin s'en fera sentir. Les Indiens sont exposés à plusieurs dangers. Le ministère vient en aide à ceux dont l'habitation a été détruite de fond en comble et aux personnes âgées et indigentes des différentes agences. Il a dépensé $6,499, en 1901-1902 ; $8,767, en 1902-1903 ; $7,182, en 1903-1904 et $8,002, en 1904-1905. Les frais d'entretien à l'asile des Indiens aliénés sont payés à même ce crédit.

M. FOSTER : Le ministre devra prendre soin de ne pas établir de fonds de secours pour les Indiens de la Colombie-Anglaise où il ne devait pas y en avoir tout d'abord. Ces Indiens pourvoient à leurs besoins et il vaut mieux les laisser vivre indépendants et se suffire à eux-mêmes. Naturellement, s'il s'agit de l'entreien des aliénés, la dépense est parfaitement légitime.

M. OLIVER : On se conforme présentement à l'opinion de l'honorable député.

Indiens de la Colombie-Anglaise—Semences. $750.

M. OLIVER : On donne des instruments aratoires et des semences aux Indiens qui désirent vraiment cultiver leurs terres et qui sont trop pauvres pour acheter ces articles. Il est rare que les Indiens puissent garder assez de grains pour les semailles du printemps suivant à cause de la sécheresse et d'autres inconvénients inévitables. Parfois on fournit des outils à de jeunes garçons qui ont appris un métier à l'école industrielle afin de leur aider à gagner leur vie et de leur permettre d'améliorer leurs habitations. Le ministère a su que cette dépense leur a été très utile.

Pendant les dernières années, on a dépensé :

| | |
|---|---|
| 1901-02 | $510 |
| 1902-03 | 153 |
| 1903-04 | 416 |
| 1904-05 | 723 |

M. FOSTER : Quelle surveillance exerce-t-on sur eux pour les empêcher de vendre leurs outils ?

M. OLIVER : Cette surveillance incombe à l'agent. J'ignore s'il en tient trace, mais c'est à lui qu'il appartient d'empêcher que les Indiens n'en disposent illégalement. Les Indiens de la Colombie-Anglaise sont beaucoup plus adroits dans le maniement des outils que ceux de la plaine et ils s'en servent beaucoup plus.

M. FOSTER : Règle générale, ils sont censés acheter leurs outils, n'est-ce pas ?

M. OLIVER : Règle générale, ils les achètent. Il ne s'agit que d'encourager les jeunes garçons.

Soins médicaux et médicaments, $15,000.

M. FOSTER : C'est une somme considérable.

M. OLIVER : Elle ne paraît pas exagérée ; c'est la même que l'an dernier.

M. FOSTER : Quels ont été les crédits depuis quelques années ?

M. OLIVER : La dépense a été :

| | |
|---|---|
| En 1901-02 | $20,468 43 |
| " 1902-03 | 18,341 45 |
| " 1903-04 | 15,534 44 |
| " 1904-05 | 17,407 59 |

On fournit les soins médicaux et les médicaments aux Indiens qui ne peuvent pas s'en procurer. Les médecins reçoivent des appointements qui représentent une juste rétribution de leurs services et la valeur des remèdes fournis. Lorsqu'ils présentent leurs comptes, on leur alloue les honoraires les plus modiques exigés des blancs qui sont dans la gêne. Les médicaments sont distribués par les missionnaires aux Indiens confiés à leurs soins.

M. SAM. HUGHES : Quels sont les médecins régulièrement employés ?

M. OLIVER : En voici la liste :

| | |
|---|---|
| Bureau de Victoria : | |
| O. M. Jones | $ 500 |
| Agence de Babine : | |
| H. C. Wrinch | 300 |
| Cowichan : | |
| H. P. Millard | 240 |
| H. B. Rogers | 300 |
| W. F. Drysdale (Nanaïmo) | 500 |
| P.W. Rolston | 400 |
| Agence du Fraser : | |
| W. D. Brydone-Jack, M.D., Vancouver et les environs | 1,200 |
| Drs Hall et Drew, New-Westminster | 1,200 |
| C. A. Elliott, M.D., Harrington Hot Springs | 750 |
| J. C. Henderson, Chilliwack | 300 |
| R. F. Greer Steveston | 300 |
| A. A. King, Ladner | 500 |
| A. J. Stewart, Mission City | 500 |

M. SAM. HUGHES : A Mission-City ou à Harrison Hot-Springs, par exemple, combien y a-t-il d'Indiens ?

M. OLIVER : Les fonctionnaires du ministère me disent qu'il y en a 300 à Mission-City et environ 400 dans le voisinage de Harrison Hot-Springs.

M. ARMSTRONG : Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous expliqrer pourquoi les soins médicaux et les médicaments, qui ne coûtent qu'un peu plus de $4,000 dans la province de Québec et de $2,000 dans l'Ontario, coûtent $15,000 dans la Colombie-Anglaise ?

M. OLIVER : On m'apprend qu'il n'y a qu'environ 10,000 Indiens, tous établis dans un petit nombre de réserves d'accès facile, dans la province de Québec, tandis que, dans la Colombie-Anglaise, il y a 25,000 Indiens dont les réserves sont dispersées dans toute l'étendue de la province. Il y a plus de 1,000 réserves. Les Indiens forment de petits groupements dispersés, ce qui augmente le coût des soins médicaux. Naturellement, les honoraires des médecins sont plus élevés dans la Colombie-Anglaise que dans la province de Québec.

M. ARMSTRONG : Combien y a-t-il d'Indiens dans l'Ontario ?

M. OLIVER : Environ 20,000. Dans la province d'Ontario il y a plusieurs réserves renfermant des groupements nombreux. Les Indiens y sont si avancés dans la voie de la civilisation qu'ils payent une bonne partie des soins médicaux qu'ils reçoivent.

M. ARMSTRONG : Je crois qu'il est plus que temps que le ministre se renseigne sur ce sujet. Il y a à peu près le même nombre dans l'Ontario et la Colombie-Anglaise,—environ 20,000—mais, dans la province d'Ontario, les soins médicaux et les médicaments ne coûtent qu'un peu plus de $2,000 tandis que, dans la Colombie-Anglaise, pour environ le même nombre d'Indiens, le Gouvernement se prépare à dépenser $15,000 dans l'espace de neuf mois.

M. OLIVER : Je répète l'explication que j'ai donnée : dans l'Ontario, les Indiens sont groupés en grand nombre dans un petit nombre de réserves, ce qui permet de leur donner beaucoup plus facilement des soins médicaux, tandis que, dans la Colombie-Anglaise, ils sont dispersés sur un territoire trois ou quatre fois plus grand que la partie peuplée de l'Ontario.

M. ARMSTRONG : Y a-t-il 1,000 réserves ?

M. OLIVER : Il y en a 1,040. Là-bas, les réserves sont établies sur une toute autre base que dans l'Ontario ou au Nord-Ouest. Quelques familles ont une réserve et les réserves sont distribuées dans toute l'étendue de la province. Il s'ensuit que les soins médicaux y coûtent plus cher que dans l'Ontario. De plus, j'apprends que dans cette dernière province, les Indiens, assez avancés dans les sentiers de la civilisation, payent une grande partie des soins médicaux qu'on leur donne.

M. ARMSTRONG : Dois-je comprendre qu'il y a 1,040 réserves dans la Colombie-Anglaise où le chiffre de la population indienne ne s'élève qu'à 20,000 ?

M. OLIVER : C'est ce qu'on m'apprend.

M. SPROULE : Puisque les Indiens des autres provinces sont en état de rétribuer eux-mêmes une grande partie des soins médicaux qu'on leur donne, les Indiens de la Colombie-Anglaise ne me semblent pas à la hauteur des circonstances. En 1904, ces derniers ont gagné $425,694 et les Indiens de l'Ontario, $462,000, à peu près la même somme. Cependant, on vient nous dire que les recettes des Indiens de l'Ontario leur permettent de rétribuer leurs médecins tandis qu'il en est autrement dans la Colombie-Anglaise.

M. OLIVER : Il ne s'agit pas des recettes. Les Indiens de l'Ontario, ceux des groupements nombreux retirent de gros revenus de propriétés vendues dont le prix d'acquisition a été capitalisé, tandis que les Indiens de la Colombie-Anglaise n'ont pas les mêmes ressources. Les premiers sont propriétaires fonciers; ils ont un revenu considérable qui manque aux seconds.

M. SAM. HUGHES : Plusieurs Indiens de la Colombie-Anglaise ne retirent-ils pas de la pêche de grosses recettes ?

M. OLIVER : L'honorable député a dit qu'ils gagnaient $400,000 par année. Leurs recettes sont aussi fortes que celles des Indiens de l'Ontario, mais ces derniers ont de plus un revenu fixe et c'est grâce à ce revenu qu'ils peuvent payer leur part des soins médicaux qu'ils reçoivent.

M. CHISHOLM : Quelle est la différence entre les honoraires des médecins dans la province d'Ontario et dans la Colombie-Anglaise? J'avais toujours compris que les Indiens de cette dernière province avaient atteint un certain degré de civilisation. Pourquoi ne rétribueraient-ils pas les services de leurs médecins ?

M. MACPHERSON : En Colombie-Anglaise, les Indiens établis sur le littoral gagnent assez d'argent, mais il y en a plusieurs qui n'en peuvent pas gagner beaucoup, par exemple, ceux de l'intérieur et ceux qui sont établis sur le plateau d'épanchement du Fraser.

M. SPROULE : Les Indiens ont deux moyens de gagner de l'argent—travailler pour d'autres ou exercer certaines industries. En tenant compte des salaires et du prix de vente des articles qu'ils fabriquent, les Indiens de la Colombie-Anglaise ont l'an dernier, retiré $692,000 tandis que ceux de l'Ontario n'ont gagné que $601,000. Si les premiers sont en état de faire de meilleures recettes, ils peuvent payer eux-mêmes une large part des soins médicaux qu'on leur donne.

M. OLIVER : Il y en a un tiers de plus que dans l'Ontario, ce qui augmente le coût

des soins médicaux sans augmenter leur productivité.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il un rapport qui démontre que, dans ces mille et quarante réserves, un Indien sur mille reçoit la visite d'un médecin ou obtient des médicaments ?

M. OLIVER : Plusieurs sont si loin qu'ils ne reçoivent que très rarement des soins médicaux, j'imagine.

M. SAM. HUGHES : Existe-t-il des rapports de ces médecins ?

M. OLIVER : Certainement, ils doivent présenter des rapports de temps à autre.

M. FOWLER : Leur payez-vous un prix fixe comme au Nouveau-Brunswick ?

M. OLIVER : J'ai lu la liste des médecins et le montant de leurs honoraires.

M. SPROULE : Les médicaments sont-ils compris ?

M. OLIVER : Ils doivent aussi fournir les médicaments. Nous leur donnons une somme fixe pour qu'ils soignent les Indiens de certains groupements et leur procurent les remèdes.

M. FOWLER : Lorsqu'un autre médecin est appelé auprès d'un malade, le médecin régulier lui paie-t-il ses honoraires ?

M. OLIVER : Oui.

M. J. D. REID : La formule "soins médicaux et médicaments" est de nature à induire en erreur. Je lis dans le rapport de l'auditeur général sur le dernier exercice qu'un crédit de $5,615 ouvert pour fonds de secours et soins médicaux et remèdes a servi à payer du bois de service, de l'avoine, des denrées alimentaires jusqu'à concurrence des deux tiers environ de la somme dépensée. Il semble que le crédit de $20,000 a servi à d'autres fins qu'au paiement des soins médicaux et des remèdes.

M. OLIVER : Dans le rapport de l'auditeur général, les soins médicaux seuls ne sont pas mentionnés ; on lit : fonds de secours et soins médicaux.

M. J. D. REID : La somme demandée est-elle destinée à ces deux fins ?

M. OLIVER : Aux soins médicaux seulement. Dans la Colombie-Anglaise, le fonds de secours et les soins médicaux forment deux chapitres différents.

M. W. J. ROCHE : Y a-t-il beaucoup de tuberculeux parmi les Indiens de la Colombie-Anglaise ?

M. OLIVER : Oui, un nombre considérable.

M. W. J. ROCHE : L'honorable ministre a-t-il fait venir à Ottawa des médecins de la Colombie-Anglaise lors de la convention de la ligne anti-tuberculeuse ?

M. OLIVER : Non.

M. W. J. ROCHE : Il semble qu'il n'y en a eu que pour le docteur Lafferty. Le ministre peut-il nous dire si le docteur Lafferty a assisté à la convention pour la suppression de la tuberculose, cette année, aux frais de l'Etat ?

M. OLIVER : Oui ; parce que la tuberculose exerce beaucoup de ravages parmi les Indiens du Nord-Ouest, plus que parmi ceux de la Colombie-Anglaise. La tuberculose sévit parmi tous les Indiens, surtout lorsqu'ils se sont pliés aux usages de la civilisation.

M. W. J. ROCHE : Outre le docteur Lafferty, le Gouvernement a-t-il invité d'autres médecins à son emploi dans quelqu'une des réserves indiennes à assister au congrès de la ligue anti-tuberculose aux frais de l'Etat ?

M. OLIVER : Non, mais il a fait venir d'autres médecins. Le docteur MacKenzie, de l'île Manitouline, et le docteur Fraser, de Brandon sont venus à Ottawa avant la convention discuter la question de la tuberculose.

M. W. J. ROCHE : Aux frais de l'Etat ?

M. OLIVER : Oui. Non dans le dessein d'assister au congrès, mais dans le but de discuter la question.

M. W. J. ROCHE : L'autre soir, le ministre nous a dit que le docteur Bryce avait invité le docteur Lafferty à assister au congrès. L'a-t-il encore invité cette année ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire dans le moment, mais je me renseignerai.

M. W. J. ROCHE : Cette conduite n'est pas flatteuse pour le médecin de Calgary, ou bien les Indiens qui y sont établis sont favorisés d'une manière particulière. Il n'y a pas d'autre médecin que le docteur Lafferty qu'on ait pu faire venir au congrès aux frais de l'Etat. Le voyage est très agréable, mais je ne m'explique pas cette faveur. On serait porté à croire que le docteur Lafferty n'a pas le mérite que le ministre de l'Intérieur s'est plu à lui reconnaître l'autre soir, puisqu'il doit venir à Ottawa se perfectionner dans son art tandis que les médecins des autres provinces n'ont pas besoin d'en faire autant. Mais ce n'est pas rendre justice aux Indiens des autres provinces, surtout si l'on considère que le ministre reconnait que les Indiens de la Colombie-Anglaise souffrent de la tuberculose.

M. R. L. BORDEN : Il a probablement présenté au Gouvernement un compte rendu bien élaboré des délibérations du congrès de la ligue anti-tuberculeuse. Le ministre a-t-il ce raport ?

M. OLIVER : Je ne l'ai certainement pas.

M. R. L. BORDEN : Le ministre sait-il s'il en existe un ?

M. OLIVER : Je n'en connais pas.

M. COCKSHUTT : Il y a une autre explication de cet écart entre le coût des soins médicaux donnés aux Indiens de l'Ontario et le coût des mêmes services rendus aux Indiens de la Colombie-Anglaise. Si je connais bien ce qui se passe dans la réserve du comté de Brant, la plus vaste du Canada, ce sont les Indiens eux-mêmes qui rétribuent le médecin et ses aides. Pourquoi cette dépense serait-elle entièrement à la charge de certains Indiens, tandis que les soins médicaux sont fournis aux frais de l'Etat aux Indiens de la Colombie-Anglaise et d'autres lieux ?

Parce que les Indiens des Six-Nations ont fait des économies, ils sont obligés de construire sur la réserve une belle habitation à l'usage de leur médecin, et de lui payer des honoraires élevés a même le fonds de la rente des Indiens. Je crois que c'est là l'explication véritable plutôt que celle que donne le ministre, et qui consiste à dire que les Indiens sont dispersés dans plusieurs réserves.

M. TAYLOR : Sous le régime précédent, j'ai souvent entendu le chef du Gouvernement, sir John Macdonald, dire que les Indiens étaient les pupilles de l'Etat. Les Indiens étaient considérés comme des créatures humaines et des chrétiens. Mais, l'honorable représentant de Vancouver (M. Macpherson) qui parle au nom du Gouvernement, j'imagine, déclare que les Indiens de la Colombie-Anglaise sont des animaux d'une autre race. Aussi on les traite comme des animaux, je le suppose.

M. MACPHERSON : L'honorable député (M. Taylor) ne doit pas me prêter ces paroles. J'ai dit qu'ils étaient des animaux différents.

M. TAYLOR : Ce ne sont donc pas des créatures humaines, au dire du représentant de Vancouver. Si l'on compare les chiffres fournis par le rapport de l'auditeur général, pour l'exercice 1895-1896 de ceux que nous trouvons dans son rapport de 1904-1905, on constate que les soins donnés à ces Indiens coûtent beaucoup plus cher au pays lorsqu'on les désigne sous le nom d'animaux qu'ils ne coûtaient lorsqu'on considérait les Indiens comme des êtres humains.

J'ai souvent entendu feu sir John Macdonald dire que les dépenses faites pour les Indiens devraient diminuer d'année en année au fur et à mesure qu'ils s'établiraient dans les réserves et qu'on leur enseignerait à cultiver le sol et à se suffire à eux-mêmes. Loin de là, la dépense augmente par sauts et par bonds, non seulement dans les nouvelles provinces mais dans les anciennes, aussi. Je constate qu'en 1895-1896, les Indiens des provinces d'Ontario et de Québec ont coûté $74,369 tandis qu'ils coûtent $177,383 sous le présent gouvernement. Pourtant, nous n'ignorons pas que leur nombre diminue, au lieu de s'accroître. Occupons-nous des dépenses de ce ministère, ici, à Ottawa, qui n'auraient pas dû augmenter. Sous l'ancien gouvernement, elles étaient de $45,000 tandis que, de nos jours, elles s'élèvent à $59,000, soit une augmentation de $10,000. On pourrait en dire autant de tous les autres ministères. J'espère que l'honorable représentant de Vancouver retirera ses paroles et qu'il reconnaîtra que les Indiens de la Colombie-Anglaise sont les pupilles de l'Etat, que ce sont des créatures humaines et des chrétiens.

M. SAM. HUGHES : Il semble y avoir des écarts considérables dans le coût des soins médicaux donnés dans ces réserves indiennes. Citons, par exemple, les chiffres qui se rapportent à l'agence du lac William (p. J-70 du rapport de l'auditeur général):

Honoraires des médecins jusqu'au 30 juin 1905—S. Clarke, M.D., 12 mois, $480 ; J. M. English, M. D., 3 mois jusqu'au 31 mai, $75 ; A. D. Morgan, M.D., 1 mois jusqu'au 31 juillet, $35 ; Mactyn-Hoops, M.D., 12 mois, $700 ; $1,280.

Dans une autre agence, je constate qu'une demi-douzaine de médecins ne reçoivent que $263. Ces médecins ne semblent pas au courant de leurs affaires. Dans l'agence de Kootenay, les médecins ne touchent que $17.50. Ceux-ci ont besoin d'un bon conseil.

M. FOSTER : Il y a quelque chose de plus à cet endroit. Le rapport dit : " médecin, Hugh Wall, M.D.," 3 mois à $30, 9 mois à $40.

M. SAM. HUGHES : Tous ne semblent pas sur le même pied. Je ne connais pas toutes ces réserves, mais j'en connais quelques-unes et je ne saurais comprendre pourquoi les soins médicaux y coûtent si cher.

M. ARMSTRONG : Je crois que l'écart entre le coût de ce service pour les Indiens de l'Ontario et pour ceux de la Colombie-Anglaise exige de plus amples éclaircissements. Je remarque ici qu'on dépense plus de $69,000 pour les internats de la Colombie-Anglaise tandis que dans les provinces d'Ontario et de Québec et dans les Provinces maritimes, on ne consacre qu'une somme de $40,000 pour l'instruction de près de 30,000 Indiens. Je crois qu'on devrait réserver ces deux articles du budget, en attendant que le ministre nous fournisse de nouveaux renseignements. Je regrette que l'honorable représentant de Vancouver ne se soit pas excusé, comme le député de Leeds-sud (M. Taylor) le lui conseillait. Si l'honorable député (M. Macpherson) jette les yeux sur le Canada, il verra des Indiens occupant quelques-uns des postes les plus élevés. Il retirera j'en suis certain, les paroles tombées de sa bouche ce soir.

M. J. D. REID : Le ministre a dit il y a quelques instants que plusieurs de ces médecins sont régulièrement employés. Leur

permet-on d'exercer leur profession hors de l'agence.

M. OLIVER : Oui.

M. J. D. REID : Cela n'est pas juste, et je le faisais déjà remarquer, l'an dernier. Un médecin qui pratique dans une ville et qui reçoit, en outre, des honoraires du Gouvernement jouit d'un avantage sensible sur ses confrères. A mon avis, l'honorable ministre devra profiter de cette occasion pour suivre l'exemple que lui donne l'honorable directeur général des Postes, et obliger ces médecins à se livrer exclusivement à la besogne qui leur est assignée. J'espère qu'on tiendra compte de ce que je suggère maintenant.

M. OLIVER : Je puis faire cesser les appréhensions de l'honorable député quant à la décision que je prendrai. Le médecin chargé de donner ses soins aux Indiens doit être capable et avoir une certaine expérience de l'exercice de sa profession. Or, les honoraires des médecins sont toujours—et à bon droit—assez élevés ; nous devons donc nous considérer privilégiés de ne payer à ces médecins que les honoraires fixés par un tarif basé sur les services qu'ils rendent aux Indiens. Je n'ai pu constater, d'après ce que nous leur payions, que le montant demandé par les médecins pouvait leur permettre de se livrer exclusivement à la pratique de leur profession parmi les Indiens. Mon honorable ami comprendra qu'on ne peut retenir les services exclusifs d'un médecin de premier ordre, en ne le payant que $240, somme accordée au médecin de Comac.

M. J. D. REID : Ce dernier reçoit $1,500.

M. OLIVER : Ce montant pourrait acquitter les honoraires de médecins de premier ordre ; mais dans les cas qui nous occupent, je ne crois pas qu'il soit une juste compensation pour les services rendus par un médecin capable. J'ajouterai que ces médecins-fonctionnaires ne peuvent se livrer à l'exercice de leur profession en dehors des obligations de leur emploi. Ceux qui consentent à remplir ces fonctions doivent, en réalité, abandonner l'exercice de leur profession.

M. CHISHOLM : Le département fournit-il les remèdes tout en payant les honoraires de ces médecins ?

M. OLIVER : Non, ce sont ces derniers qui fournissent les médicaments.

M. J. D. REID : A ma conaissance, un de ces médecins employés par le Gouvernement a confié toute la besogne qu'il devait exécuter à un étudiant en médecine à qui il ne payait qu'un salaire nominal.

M. OLIVER : Cela n'est pas juste, à moins qu'il ne s'agisse d'un médecin qui se trouve temporairement dans l'impossibilité, pour cause de maladie ou d'absence, de remplir ses devoirs. Si l'honorable député peut me citer un fait à l'appui de ce qu'il vient d'avancer, je l'en remercierai sincèrement.

M. J. D. REID : Je ne prétends pas porter d'accusation contre tel ou tel individu personnellement, ce n'est pas mon genre ; mais je sais que je dis la vérité.

M. OLIVER : Ces faits se passent hors de ma connaissance et de mon consentement ; je vais m'enquérir de tous ces détails.

M. ARMSTRONG : Il nous faudrait d'autres explications au sujet de cet item et des crédits destinés à l'entretien des écoles. Je ne puis comprendre que le coût de l'instruction accordée à 30,000 Indiens ne s'élève qu'à $40,000, tandis que nous dépensons $62,000 pour instruire 20,000 Indiens.

M. OLIVER : L'honorable député a fait d'abord allusion à la différence qui existe dans les dépenses que nous occasionnent les médecins dont nous retenons les services pour les Indiens, différence que j'ai déjà expliquée.

Dans la province d'Ontario, les Indiens se trouvent groupés dans des centres plus populeux ; un médecin peut facilement donner ses services à un plus grand nombre de ces Indiens ; d'autre part, les honoraires des hommes de l'art sont payés à même les fonds consacrés à l'entretien de ces tribus ; ce n'est pas les subventions des gouvernements qui acquittent les honoraires de ces médecins. A la Colombie-Anglaise, il n'est pas question de fonds destinés à payer les honoraires des médecins ; la population indienne est éparpillée ici et là, et il faut payer plus cher pour s'assurer des services d'un médecin. Je pourrais fournir la même explication à propos des écoles. Depuis près de deux cents ans les Indiens d'Ontario se sont trouvés en contact avec la civilisation ; ils n'ont pas besoin, autant que les Indiens de la Colombie-Anglaise, de maisons d'éducation spéciales.

Ecoles de jour, $8,550.

M. ARMSTRONG : Pourquoi n'établissez-vous pas quelques-unes de ces écoles dans Ontario ? Il n'y a qu'un crédit pour ces écoles, et celles-ci se trouvent dans la Colombie-Anglaise. On se trouve donc à dépenser $70,000 pour ces fins d'éducation, si l'on ajoute cet item au montant de $62,000 déjà voté.

M. OLIVER : Il y a soixante-douze écoles de jour dans Ontario et trente-sept dans la Colombie-Anglaise.

Ecoles industrielles et pensionnats, $62,500.

M. LAKE : Je remarque qu'il y a un certain nombre d'écoles et de pensionnats établis dans les réserves indiennes. Est-ce le gouvernement fédéral ou sont-ce de simples particuliers qui entretiennent ces institutions ?

M. OLIVER : On accorde une subvention de tant par tête pour un certain nombre de pensionnaires.

M. LAKE : Je fais allusion aux bâtiments mêmes.

M. OLIVER : Ce sont généralement des écoles de mission, mais, dans certains cas, le Gouvernement contribue à l'érection de ces écoles et à leur entretien.

M. LAKE : En vertu de quel principe ?

M. OLIVER : Le Gouvernement n'est pas lié par un principe défini quand il s'agit de ces écoles. Il agit suivant ce que lui imposent les circonstances.

M. SAM. HUGHES : Ces écoles se trouvent sous la direction des ministres de la religion; je suppose ?

M. OLIVER : Ce sont des écoles de mission.

M. SAM. HUGHES : Le ministre peut-il nous fournir un état des subventions accordées à chaque école de chaque dénomination religieuse ?

M. OLIVER : Oui, je peux fournir à mon honorable ami, le tableau suivant :

| | |
|---|---|
| Kamloops I. S., 50 élèves à $130, catholiques | $ 4,875 00 |
| Kamloops, construction d'une salle de classe | 500 00 |
| Kootenay I. S., 50 élèves à $130, catholiques | 4,875 00 |
| Kuper-Island I. S., 50 élèves à $130, catholiques | 4,875 00 |
| Williams-Lake I. S., 50 élèves à $130, catholiques | 4,875 00 |
| St. Mary's B. S., 60 élèves à $60, catholiques | 2,700 00 |
| Clayoquot I. S., 50 élèves à $130, catholiques | 4,875 00 |
| Squamish B. S., 50 élèves à $60, catholiques | 2,250 00 |
| Albert-Bay I. S., 35 élèves à $130, anglicans | 3,412 50 |
| Ecole des filles d'Albert-Bay B. S., 10 élèves à $60, anglicans | 450 00 |
| All-Hallows B. S., 35 élèves à $60, anglicans | 1,575 00 |
| Metlakahtla I. S., 30 garçons à $140, 30 filles à $100 | 5,400 00 |
| Metlakahtla I. S., installation d'appareils contre le feu | 150 00 |
| Coqualeetza I. S., 80 élèves à $130, méthodistes | 7,800 00 |
| Port-Simpson B. S., école de filles, 35 élèves à $60, méthodistes | 1,575 00 |
| Port-Simpson B. S., école de garçons, 20 élèves à $60, méthodistes | 900 00 |
| Alberni B. S., 50 élèves à $60, presbytériens | 2,250 00 |
| Alberni B. S., appareils pour l'approvisionnement de l'eau | 500 00 |
| Ahousat B. S., 25 élèves à $60, presbybytériens | 1,125 00 |
| Lytton I. S., 40 élèves à $130, anglicans | 3,900 00 |
| Schelt B. S., 50 élèves à $60, catholiques | 2,250 00 |
| Dépenses extraordinaires | 1,387 50 |
| Montant requis pour neuf mois | 62,500 00 |

M. LAKE.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il fait le calcul des différents montants payés aux écoles des diverses dénominations religieuses ? Nous constatons ici qu'on a payé $130 par tête dans certains cas, et seulement $60 par tête dans d'autres cas.

M. OLIVER : Les écoles dites industrielles reçoivent $130 pour chaque élève qui les fréquente.

M. SAM. HUGHES : Quelle différence y a-t-il entre ces deux sortes d'écoles ?

M. OLIVER : Les écoles mentionnées sous l'entête "pensionnats" reçoivent $60 par élève. La différence provient de ce que l'instruction donnée dans ces pensionnats est moins complète que celle fournie dans les écoles industrielles. Dans ces dernières, on enseigne tous les métiers, tandis que les pensionnats ne sont que de simples maisons d'instruction.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement fait-il l'inspection de ces institutions ?

M. OLIVER : Oui. L'école industrielle de Metlakathla relève du gouvernement fédéral, et c'est pour cela que nous payons $140 pour les garçons et $100 pour les filles qui suivent les cours de cette institution.

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre peut-il me dire s'il n'y a pas à Lytton, dans la Colombie-Anglaise une autre école qu'il n'a pas mentionnée dans l'état qu'il a soumis à la Chambre ?

M. OLIVER : Oui, et j'ai fait mention de cette école.

M. COCKSHUTT: Je croyais qu'elle était maintenue par cette société théologique connue généralement sous le nom de la compagnie biblique de la Nouvelle-Angleterre.

M. OLIVER : Nous payons $130 pour chaque élève qui fréquente l'école industrielle de Lytton, qui se trouve sous les auspices de l'Eglise d'Angleterre, le montant total que nous dépensons à cette fin s'élève à $3,-900.

M. COCKSHUTT: Le Gouvernement fournit-il lui-même le logement où se tient cette école ?

M. OLIVER : C'est la mission qui voit à ce détail.

M. LAKE : L'honorable ministre a dit que le Gouvernement ne suivait pas de méthode spéciale dans la distribution des crédits destinés à la construction de ces écoles. N'accorderait-il pas une subvention pour la construction d'une école sur une propriété particulière aussi volontiers qu'il serait prêt à faire construire une école dans une réserve indienne ? J'estime que cette dernière école devrait appartenir au Gouvernement, parce que ce dernier remplit le rôle de fidéicommissaire à l'endroit des Indiens, tandis qu'une école construite sur un immeuble

particulier appartiendrait à la dénomination religieuse qui l'aurait fait bâtir.

M. OLIVER : Il n'y a pas d'école industrielle dans les réserves indiennes, et les terrains où se trouvent ces écoles appartiennent au Gouvernement, tant que la destination de ces écoles n'est pas changée.

M. LAKE : Le Gouvernement ne contribue-t-il pas au coût de construction de ces pensionnats ?

M. OLIVER : Ces derniers se trouvent dans les réserves indiennes et sous la dépendance absolue du Gouvernement.

M. LAKE : Mais, à propos du pensionnat de Muscowequan, qui fait partie de l'agence de Touchwood-Hills, territoire du Nord-Ouest ?

M. OLIVER : Ma réponse s'appliquait aux écoles de la Colombie-Anglaise.

M. LAKE : L'honorable ministre ne pourrait-il pas me fournir le renseignement que je lui demande ?

M. OLIVER : On m'informe que cette école se trouve dans la réserve indienne.

M. LAKE : Si je ne me trompe, il y a erreur ici. Le rapport du ministère de l'Intérieur fait voir que cette école ne se trouve pas dans cette réserve, et je crois que ma remarque peut s'appliquer à nombre d'autres écoles.

M. OLIVER : Le rapport que nous avons reçu de nos fonctionnaires affirme le contraire. Y a-t-il erreur ? je l'ignore.

M. LAKE : Je me permettrai de lire à l'honorable ministre ce que je relève dans le rapport du principal de l'école en question, que je trouve à la page 328 du rapport du département des Affaires indiennes :

Le terrain où cette école est construite a été concédé gratuitement, comme homestead, aux RR. PP. Oblats à qui on ne paie rien pour l'usage de cet immeuble et pour les bénfices qu'on en retire.

Je voudrais savoir si le Gouvernement a contribué aux frais de la construction de cete école et, dans l'affirmative, connaître le montant de cette contribution.

M. OLIVER : Je ne puis répondre immédiatement à cette question, car il me faut attendre les renseignements que le département me fournira d'ici à quelques minutes.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre affirme que ces écoles industrielles de la Colombie-Anglaise ne se trouvent pas sur les réserves indiennes. Les enfants des Indiens qui habitent ces réserves, sont-ils envoyés à ces écoles industrielles ?

M. OLIVER : Oui.

M. SAM. HUGHES : Dans ce cas, quelle différence y a-t-il entre une école industrielle et les écoles qu'on désigne généralement sous le nom de " pensionnats " ?

M. OLIVER : La différence se trouve dans l'instruction qu'on donne aux élèves dans ces deux sortes d'écoles.

M. SAM. HUGHES : Oh ! c'est la théorie, mais la met-on en pratique ?

M. OLIVER : Nous le prétendons.

M. LAKE : L'honorable ministre a-t-il le renseignement que je lui ai demandé ?

M. OLIVER : Nous nous enquérons de ce détail qui ne saurait avoir de poids dans la discussion du crédit soumis actuellement à la Chambre ; toutefois j'aurai cette réponse dans quelques minutes.

M. HENDERSON : Je remarque que la propriété sur laquelle est érigée l'école industrielle d'Alberni appartient à l'Eglise presbytérienne. Le Gouvernement a-t-il construit lui-même cet édifice, ou bien les syndics de cette église l'ont-ils érigé avec les deniers perçus par eux ?

M. OLIVER : Ce sont les syndics qui ont construit cette école.

M. HENDERSON : Quel est le montant fourni par le Gouvernement pour aider à l'entretien de cette école ?

M. OLIVER : $2,250.

M. HENDERSON : Cette somme représente-t-elle les appointements de sept instituteurs ? Consacre-t-on d'autres deniers à l'entretien de cette institution ?

M. OLIVER : C'est le montant de notre contribution pour l'entretien de cette école ; il y a de plus un crédit de $500 pour l'approvisionnement de l'eau.

M. HENDERSON : Le Gouvernement voit-il à fournir des habits aux enfants de ces Indiens, ou bien est-ce la mission qui s'occupe de ce détail ?

M. OLIVER : C'est notre seule contribution, et les autres dépenses relèvent de la mission. Je ne puis dire si l'on consacre quelque argent à procurer des habits aux jeunes Indiens.

M. HENDERSON : Le Gouvernement n'a-t-il pas le droit de régler l'emploi du crédit voté ? Donne-t-il cette subvention à ceux qui sont chargés de l'entretien de cette école, en leur laissant la liberté d'en disposer à leur guise ? Dans le cas qui nous occupe, je sais qu'une grande quantité d'habits a été expédiée à cette école par la société de secours des femmes établie dans cette partie du pays où je demeure. Je me demande si l'on a fourni des habits à tous les enfants qui fréquentent cette école. Il s'agit de renseignements qu'aimeraient bien à avoir ceux qui ont envoyé ces vêtements. Je suis surpris d'avoir à constater que dans un cas semblable, le Gouvernement n'ait pas fourni de vêtements à ces enfants, puisque, si je ne me trompe, le crédit que nous votons est destiné à payer les instituteurs et à permettre

aux syndics de cette église de s'occuper des enfants sous d'autres rapports.

M. OLIVER : Si je ne me trompe, les syndics voulaient avoir un pensionnat à cet endroit ; à cette fin, ils ont construit une maison et ils ont prétendu diriger cette institution. Le Gouvernement a fourni le montant voulu, mais il n'appartient pas au ministère de l'Intérieur de s'immiscer dans la distribution de ce crédit ; tout ce que le département doit faire, c'est de voir à ce que cette école soit bien administrée, tout en laissant la responsabilité de cette administration à l'Eglise qui a établi cette école.

M. HENDERSON: Le Gouvernement a-t-il envoyé son inspecteur visiter cette école?

M. OLIVER : Certainement.

M. HENDERSON : Cette inspection se fait-elle sur des sujets concernant la religion, ou sur des matières d'enseignement ordinaire?

M. OLIVER : Sur l'instruction et sur la tenue de cette école.

M. SAM. HUGHES : L'an dernier, le Gouvernement a payé $62.72 de frais pour le transport de ces habillements dont vient de parler mon honrable ami (M. Henderson). On a aussi installé quelques pupitres dans ces écoles. Je constate qu'on a acheté pour l'école industrielle de Kootenay, du bois, des clous, des chevilles, etc. Si l'on fabrique des articles à cette école, que fait-on de ceux-ci? Si on les vend, quel est l'acheteur privilégié?

M. OLIVER : Les produits de cette école retournent à la société qui a la haute main sur cette institution.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre n'a-t-il pas un état de ce que rapporte cette école?

M. OLIVER : Je n'en ai pas sous la main, et je ne crois pas qu'on oblige les sociétés en question de nous envoyer des rapports sur leur administration.

M. HENDERSON : Le Gouvernement acquitte-t-il les frais de transport des habits envoyés à ceux qui fréquentent ces écoles par les fidèles des différentes sectes religieuses ? Dans le passé, c'était là ce qu'on faisait, mais, l'an dernier, on a dû demander aux donateurs eux-mêmes de payer ce coût de transport.

M. OLIVER : Le ministère se propose d'en agir ainsi à l'avenir.

M. HENDERSON : Pourquoi ce changement d'attitude ?

M. OLIVER : Le département ne veut s'immiscer en rien dans les entreprises charitables de ceux qui s'intéressent à ces écoles. Nous voulons contribuer jusqu'à un certain point à l'entretien de ces écoles, mais sous notre propre responsabilité. Si quelques personnes charitables veulent envoyer des habits aux enfants qui fréquentent ces institutions, elles sont bien libres de le faire, mais le Gouvernement n'est pas obligé d'intervenir dans tout cela.

M. HENDERSON : C'est possible, mais pourquoi avez-vous changé de politique sur ce point? Le fait que le Gouvernement payait le coût de transport de ces vêtements, encourageait les personnes charitables à expédier des habits aux élèves de ces écoles à l'entretien desquels doit voir le Gouvernement. Ce changement n'a pas sa raison d'être ; c'est une erreur qu'on commet, car les sociétés charitables des différentes églises n'enverront plus de vêtements à ces élèves. Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre a laissé entendre que se système serait modifié.

M. OLIVER : Oui.

M. BLAIN : Je partage l'opinion exprimée par mon honorable ami (M. Henderson). Si le Gouvernement n'a pas encore pris de décision à propos du coût de transport des effets donnés par des personnes charitables, je lui dirais de continuer la ligne de conduite suivie jusqu'à présent et qu'on ne saurait trop approuver. S'il agissait autrement, on n'enverrait pas autant de vêtements et autres effets, et le Gouvernement se trouverait à nuire aux Indiens des réserves en question. J'espère que l'honorable ministre étudiera cette question très sérieusement, avant de discontinuer de payer les frais de transport des articles ainsi fournis gratuitement aux Indiens.

M. SAM. HUGHES : Je remarque que l'école industrielle de Kootenay reçoit une subvention considérable et, entre autres item, je trouve celui-ci: " construction d'une digue." Le Gouvernement en agit-il ainsi à l'égard de toutes les autres écoles? Quelle est la politique qu'il suit sur ce point ?

M. OLIVER : Dans ce crédit se trouve comprise la somme de $500 pour fournir l'eau à l'école Alberni ; nous demandons, en outre, $500 pour préparer une salle convenable dans l'école de Kamloops ; c'est ce que nous ferons aussi dans d'autres écoles. De temps à autre, nous votons des crédits pour réparer ces maisons d'école, de même que nous les entretenons en payant tant par élève qui les fréquente.

M. SAM. HUGHES : Je remarque que le docteur P. H. Bryce a fait une inspection médicale. A-t-il fait au département un rapport de son travail?

M. OLIVER : Oui, on trouve ces détails dans le rapport du département des Affaires indiennes.

M. LAKE : L'honorable ministre peut-il me fournir maintenant le renseignement que je lui ai demandé?

M. OLIVER : Le département a souscrit $2,250 pour la construction de cette école.

M. LAKE : Je veux faire ressortir que cet édifice se trouve sur la propriété d'un particulier. Je crois que le Gouvernement fait une dépense légitime en contribuant à l'érection de ces écoles, et même en acquittant le coût total de ces constructions, quand ces édifices se trouvent dans les réserves. D'un autre côté, il me semble qu'il favorise certains particuliers en construisant ces écoles sur leurs propriétés.

M. OLIVER : Le département croyait que cette école était construite sur une propriété appartenant à l'Etat. Nous allons étudier ce point et tâcher de nous assurer la possession de cet immeuble.

M. LAKE : Je trouve dans le rapport même de l'honorable ministre le renseignement dont je parle; d'autre part, certaines informations particulières corroborent ce que je viens de dire à propos de l'endroit où l'on a construit cette école. Il va sans dire que je considère, avec un grand nombre d'autres personnes, que ces institutions font beaucoup de bien, et qu'on devrait les favoriser, mais je ne crois pas que le Gouvernement devrait dépenser de l'argent pour faire valoir les immeubles appartenant à des particuliers. Je demanderais à l'honorable ministre s'il se propose d'accorder d'autres subventions à cette école au cours de l'exercice prochain. Le budget contient-il un crédit à cette fin ?

M. OLIVER : Non ; il y a un crédit de $72 pour chacun des quarante élèves qui pourraient fréquenter cette école, mais il n'est pas question de dépenser un sou pour l'immeuble lui-même.

M. LAKE : Je remarque en outre que le propriétaire du terrain a semblé se plaindre de ce qu'on ne payait rien pour l'usage et pour l'avantage de cette école. Il semblerait qu'on exigerait non seulement le montant requis pour l'entretien de cette institution, mais encore une certaine somme représentant le loyer qu'on se croit en droit d'exiger. Si je ne me trompe, le principal de cette école a fait un bon travail politique, au cours des dernières élections provinciales.

M. OLIVER : Quel est son nom?

M. LAKE : Je veux parler du Rév. Père Menyon.

Frais de déplacements, $4,950.

M. OLIVER : Ce crédit servira à payer les frais de déplacement du surintendant Howell, de l'inspecteur d'école Greene et de neuf agents des Indiens à la Colombie-Anglaise. Nous demandons, cette année, $4,000 de plus à cause de la nomination de l'inspecteur Greene. Quant au reste, le chiffre du crédit ordinaire n'est pas sensiblement changé.

Bureau et dépenses diverses, $7,927.50.

M. OLIVER : Ce crédit se divise en différents item; les dépenses extraordinaires représenteront un montant de $2,600, et la contribution du Gouvernement à l'entretien des hôpitaux de Lytton, Metlakahtla, Port Simpson, Bella Bella et Hazelton nous coûtera $4,450. Nous devrons dépenser $1,520 pour prévenir la vente des liqueurs enivrantes aux Indiens et pour faire punir ceux qui enfreindraient la loi sous ce rapport.

Nous consacrerons le même montant pour des travaux d'irrigation et pour acquitter des réclamations qu'on pourra nous faire à propos de dommages causés aux propriétés.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre connaît-il le chiffre de la population de Hazelton ? Combien y a-t-il d'infirmières et d'assistantes à l'hôpital de cet endroit.

M. OLIVER : Il y a un état de tout cela au département.

Dépenses d'entretien des bateaux servant à l'agence de la côte nord-ouest, $12,000.

M. R. L. BORDEN : Il s'agit d'un crédit tout à fait nouveau.

M. OLIVER : Oui. Voici le renseignement qu'on m'a fourni :

L'opportunité d'établir un service de bateau pour l'usage de la côte nord-ouest et de payer les dépenses de service, a été vivement représentée au ministère par le surintendant Vowell et M. G. W.Morrow, l'agent des Affaires indiennes dans ce district. L'ancien agent, M. Charles Todd, avait un bateau à sa disposition, mais, il y a quelques années, on a vendu ce navire, parce qu'il ne pouvait plus servir. On a cru alors opportun de laisser s'écouler quelques années, afin de juger si l'on pouvait, avec les moyens ordinaires de transport établi dans ce district, accomplir la besogne de cette agence. On a constaté jusqu'à l'évidence que ces moyens ne suffisaient pas. L'agent doit faire une longue traversée ; se rendre jusqu'aux îles de la reine Charlotte ; de plus, il est obligé de visiter un grand nombre de réserves du littoral où les navires ne se rendent pas d'ordinaire. Dans le but de perfectionner ce service et de ne pas exposer M. Morrow à tous ces périls, j'ai mis à sa disposition un navire convenable et sûr, dont il pourra se servir pour visiter les réserves de l'immense territoire qu'il doit surveiller.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais connaître le plan d'après lequel ce navire sera construit et savoir qui le construira.

M. OLIVER : Rien n'a été décidé à ce propos. On me dit qu'à la Colombie-Anglaise, on a l'habitude de demander des soumissions lorsqu'il s'agit de la construction d'un navire. Je suppose qu'on suivra cette coutume dans le cas qui nous occupe.

M. HENDERSON : L'honorable ministre connaît-il quelqu'un en dehors de la Colombie-Anglaise qui offre en vente un navire valant $12,000 ?

M. OLIVER : Si les membres de la gauche veulent voter cet item, nous pouvons les assurer que ce navire sera construit.

M. R. L. BORDEN : On demandera des soumissions ?

M. OLIVER : Oui.

(Rapport est fait à la Chambre de certaines résolutions adoptées.)

Sur motion de l'honorable M. Fitzpatrick, la Chambre lève sa séance à douze heures vingt minutes mercredi matin.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 4 avril 1906.

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

### 1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES JUGES DES TRIBUNAUX PROVINCIAUX.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 3) tendant à modifier la loi sur les juges des tribunaux provinciaux.

Monsieur l'Orateur, l'intention de ce bill est de corriger, ou plutôt de remédier à une omission qui s'est glissée dans la loi de l'année dernière concernant les frais de déplacement des juges des cours de comtés.

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

### QUESTIONS.

#### ACCIDENTS AUX NAVIRES SUR LE SAINT-LAURENT.

M. BERGERON demande :

1. Combien d'accidents sont arrivés aux navires sur le fleuve Saint-Laurent en bas de Montréal depuis 1890 ?

2. Combien entre Montréal et Québec, et combien en bas de Québec ?

3. Combien de navires océaniques se sont échoués ou ont fait naufrage, quels sont leurs noms et quelle est la date de chacun de ces accidents ?

M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 122.

2. Quarante-trois accidents sont survenus dans la division de pilotage de Montréal, et 36 dans celle de Québec ; 3 sont survenus sur le Saint-Laurent, en aval de la division de pilotage de Québec.

3. Quatre-vingt-deux, comme suit :

Le 19 septembre 1892, le " Magnificent " ; le 13 mai 1892, le " Norwood " ; le 31 mai 1892, le " Peace " ; le 11 mai 1892, le " Québec " ; le 20 novembre 1894, le " State of Georgia " ; le 7 juillet 1895, le " Mexico " ; le 25 mai 1896, le " Turret Cape " ; le 21 août 1896, le " Brookside " ; le 10 août 1896, le " Bengore Head " ; le 21 mai 1897, le " Glenivet " ; le 26 juillet 1896, l' " Iona " ; le 12 août 1896, le " Neptune " ; le 9 août 1896, le "Vancouver"; — 1897, "Salernian"; — 1897, " Eleanor " ; le 4 mai 1897, " Louisburg " ; mai 1897, " Loughrigg Holme " ; — 1897, " Turret Cape " ; le 26 juin 1897, " Turret Cape "; le 26 septembre 1897, l' Arabia " ; le 16 mai 1898, le " Cacouna "; mai 1898, " Castlemoore "; 1er juin 1898, le " Campana ";— 1899, le "Lobelia"; le 5 septembre 1899; l' "Almerian"; le 10 août 1899, l' " Ella Sayer "; le 31 août 1899, le " Parisian " ; le 10 août 1899, le " Philadelphian "; — 1899, le " Ramillies"; le 12 septembre 1900, le " Turret Chief " ; le 10 mai 1901, le " Jacona " ; le 10 octobre 1901, l' "Urania "; le 12 mai 1901, l' " Aggi "; le 16 mai 1901, le " Kildona " ; le 13 mai 1901, le " Zanzibar " ; le 26 juin 1902 ; l' " Indiana " ; le 21 juin 1902, le " Pretorian " ; le 1er août 1902, le " Rustington " ; le 16 août 1902, le " Virginian " ; le 25 août 1902, le " Manchester Importer " ; le 23 août 1902, le " Melville " ; le 12 juillet 1902, le " Monteagle " ; le 14 septembre 1902, le " Numidian " ; le 16 août 1902, le " Symra " ; le 4 septembre 1902, le " Westphalia " ; le 30 octobre 1902, l' " Iberian ", ; le 4 août 1902, le " Kildona " ; le 6 novembre 1902, le " Loango " ; le 15 octobre 1902, le " Manchester Engineer " ; le 24 novembre 1902, le " Sicilian " ; le 11 novembre 1902, le " St. Andrews " ; le 20 septembre 1902, le " Tiger " ; le 24 avril 1903, le " Carrigan Head " ; le 10 juin 1903, le " Loughrigg Holme " ; — 1903, le " Campana " ; — 1903, le " Dominion " ; le 30 juillet 1903, le " Lake Manitoba " ; le 10 août 1903, le " Manchester Trader " ; le 14 juillet 1903 ; le " Monterey "; le 13 juin 1903, le " Norwegian " ; le 29 juillet 1903, le " Pomeranian " ; le 4 juin 1903, le " Protector " ; le 19 juillet 1903; le " Sardhana " ; le 3 novembre 1903, le " Drottning Sophia "; le 12 juin 1904, le " Cape Breton "; le 21 août 1904, le " Catalone " ; le 22 mai 1904, le " Vancouver " ; le 7 septembre 1904, le " Virginia " ; le 12 juin 1905, le " Tampican " ; le 12 septembre 1905, le " Chr. Knudsen " ; le 27 juillet 1905, le " Corinthian " ; le 12 août 1905, l'" Unique " ; le 1er septembre 1905, le " Virginian "; le 23 octobre 1905, l' " Euphemia "; le 23 octobre 1905, le " Tordenskjold " ; le 3 novembre 1905, le " Bavarian " ; le 21 novembre 1905, l' " Angola " ; le 1er septembre 1905, le " Universe " ; le 13 septembre 1905, le " Wastwater " ; le 12 septembre 1905, le " Thrift ".

#### NOMBRE DES FONCTIONNAIRES DANS LE DEPARTEMENT DES AFFAIRES INDIENNES.

M. ARMSTRONG demande :

1. Combien d'employés ont été au service du département des Affaires indiennes, chaque an-

née ou partie d'année, depuis 1896 jusqu'à 1906 inclusivement, et quel a été le montant total des appointements payés, chaque année, à même les fonds dudit département ?

2. Quel était le chiffre de la population indienne, chaque année, pendant la période ci-dessus mentionnée ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

SERVICE INTERIEUR.

FONCTIONNAIRES.

| Année. | Nombre. | Appointements. |
|---|---|---|
| 1895-96 | 67 | $ 56,216 38 |
| 1896-97 | 65 | 55,781 40 |
| 1897-98 | 56 | 52,096 64 |
| 1898-99 | 61 | 54,450 38 |
| 1899-1900 | 65 | 56,796 23 |
| 1900-01 | 63 | 59,270 44 |
| 1901-02 | 64 | 60,174 57 |
| 1902-03 | 65 | 64,503 28 |
| 1903-04 | 65 | 69,961 34 |
| 1904-05 | 67 | 71,256 82 |

SERVICE EXTERIEUR.

COMMISSAIRES, SURINTENDANTS, AGENTS ET AUTRES EMPLOYES.

| Année. | Nombre. | Appointements. |
|---|---|---|
| 1895-96 | 317 | $151,971 76 |
| 1896-97 | 385 | 155,650 75 |
| 1897-98 | 342 | 107,735 45 |
| 1898-99 | 391 | 127,228 84 |
| 1899-1900 | 431 | 133,589 69 |
| 1900-01 | 378 | 141,403 79 |
| 1901-02 | 381 | 145,449 62 |
| 1902-03 | 404 | 144,843 00 |
| 1903-04 | 405 | 147 608 94 |
| 1904-05 | 443 | 131,867 65 |

MEDECINS.

| Année. | Nombre. | Honoraires. |
|---|---|---|
| 1895-96 | 217 | $ 33,522 68 |
| 1896-97 | 275 | 31,340 31 |
| 1897-98 | 277 | 39,348 22 |
| 1898-99 | 261 | 38,189 61 |
| 1899-1900 | 271 | 47,167 55 |
| 1900-01 | 290 | 50,662 19 |
| 1901-02 | 304 | 56,782 25 |
| 1902-03 | 313 | 65,034 40 |
| 1903-04 | 268 | 54,529 27 |
| 1904-05 | 323 | 69,332 79 |

INSTITUTEURS.

| Année | Nombre. | Salaires. |
|---|---|---|
| 1895-96 | 276 | $ 55,892 57 |
| 1896-97 | 267 | 52,026 98 |
| 1897-98 | 242 | 57,295 15 |
| 1898-99 | 238 | 56,800 25 |
| 1899-1900 | 268 | 54,872 79 |
| 1900-01 | 263 | 51,962 68 |
| 1901-02 | 280 | 57,579 19 |
| 1902-03 | 263 | 57,608 77 |
| 1903-04 | 292 | 57,382 79 |
| 1904-05 | 277 | 59,579 20 |

Etat montrant le nombre de fonctionnaires, etc., employés par le département des Affaires indiennes et le montant total qui leur a été payé chaque année depuis 1895-96 jusqu'à 1905-1906 :

| Année. | Nombre. | Total des appointements. |
|---|---|---|
| 1895-96 | 877 | $297,608 39 |
| 1896-97 | 992 | 294,799 44 |
| 1897-98 | 917 | 256,475 46 |
| 1898-99 | 951 | 276,669 08 |
| 1899-1900 | 1,035 | 292,426 26 |
| 1900-01 | 994 | 303,299 10 |
| 1901-02 | 1,029 | 319,985 63 |
| 1902-03 | 1,045 | 331,989 45 |
| 1903-04 | 1,030 | 329,572 34 |
| 1904-05 | 1,110 | 332,036 46 |

La population indienne du Canada de 1896 à 1905 inclusivement :

| Année. | Population. |
|---|---|
| 1896 | 100,027 |
| 1897 | 99,364 |
| 1898 | 100,093 |
| 1899 | 98,981 |
| 1900 | 99,010 |
| 1901 | 99,527 |
| 1902 | 108,112 |
| 1903 | 108,233 |
| 1904 | 107,978 |
| 1905 | 107,637 |

Le résultat du recensement de 1906 ne sera connu qu'après le 30 juin prochain.

LES CANADIENS A LA GUERRE SUD-AFRICAINE.

M. KEMP—par M. Taylor—demande :

1. Combien de Canadiens ont été tués ou sont morts pendant ou après la campagne dans le Sud-africain ?

2. Combien ont été rendus infirmes pour la vie ou partiellement pendant cette campagne ?

3. Combien reçoivent une pension de la Grande-Bretagne, et quel est le montant de la pension dans chaque cas ?

4. Le Gouvernement a-t-il été informé que certains soldats qui ont été blessés grièvement n'ont reçu aucune rémunération du gouvernement impérial ?

5. Le Gouvernement a-t-il attiré l'attention des autorités impériales sur ces cas ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Le nombre d'hommes qui appartenaient aux contingents canadiens, y compris ceux de la brigade sud-africaine de constables qui ont perdu la vie, est de 224. De plus, ont perdu la vie après avoir cessé de faire partie des corps canadiens, tout en faisant du service dans le Sud-africain, le major Howard et une vingtaine d'autres.

2 et 3. Ce renseignement n'a pu être obtenu, mais le sera s'il y a possibilité.

4 et 5. Non.

JOHN O'GORMAN.

M. ELSON demande :

1. John O'Gorman est-il à l'emploi du gouvernement ?

2. Dans l'affirmative, en quelle qualité et à quel salaire ?

3. Quelle est la date de sa nomination ?

4. Quelles sont ses fonctions ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne connais personne du nom de John O'Gorman au service du Gouvernement.

LA COMPAGNIE DE CARBURE D'OTTAWA.

M. FOSTER demande :

1. Quel montant a été payé jusqu'au 31 décembre 1905 à la Compagnie de carbure d'Ottawa, à quel prix par tonne et combien a été payé en vertu de contrats donnés après demandes de soumissions publiques ?
2. Quel montant a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1905 à Prescott pour le dépôt à cet endroit et comme aide à la navigation ?
3. Quelle partie de ces dépenses a été payée en vertu de contrats donnés après demandes de soumissions publiques ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai répondu à cette question l'autre jour, et les autres ministères me disent qu'ils n'ont rien payé à la compagnie de carbure d'Ottawa.

LA SUCCESSION HARWOOD, A VAUDREUIL.

M. BOYER demande :

1. Le Gouvernement est-il tenu de fournir à la succession Harwood les moyens de communication, pour sortir la pierre de la carrière de cette succession, située à la Pointe des Cascades, comté de Vaudreuil ?
2. Est-il obligé, par une convention quelconque, de construire à cette fin un quai sur le terrain de la succession Harwood, ou sur le terrain voisin ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Non.
2. Non.

ESTACADES DE LA RIVIERE SAINT-MAURICE.

M. PERLEY—par M. Taylor demande :

1. Quel montant total a été dépensé depuis la confédération pour améliorations, perception du revenu et frais d'exploitatioin des estacades, glissoires et autres travaux sur la rivière Saint-Maurice?
2. Quel a été le montant total des recettes provenant de ces travaux pendant la même période ?
3. Quelle est l'estimation du coût total, à dater d'à présent, des nouvelles estacades, culées et autres améliorations et travaux qui sont actuellement en voie de construction sur la rivière Saint-Maurice ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $1,214,526.05.
2. $515,168.12.
3. A l'exception des travaux usuels d'entretien, on peut dire que la construction sera pratiquement terminée cette année, sur la rivière Saint-Maurice, à moins que le projet à l'étude de construire une jetée aux Piles, ne soit entrepris.

M. ELSON.

SERVICE DES BATEAUX DU GOUVERNEMENT.

1. Quel est le nombre des officiers, hommes d'équipage et employés sur chaque navire au service du Gouvernement ?
2. Pendant combien de mois sont-ils employés par année ?
3. Quelles sont les fonctions de chacun d'eux?
4. Quel est le nombre des navires qui transportent des voyageurs ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

Le " CHALLENGER "

| | Moyenne des mois de travail. |
|---|---|
| Grosse-Isle, Qué.— | Mois. |
| 1 capitaine | 7½ |
| 2 seconds | 7 |
| 4 matelots | 7 |
| 1 commis aux vivres | 7 |
| 1 chef mécanicien | 8 |
| 2 mécaniciens | 8 |
| 5 chauffeurs | 8 |

Cet équipage manœuvre également le deuxième bateau à la Grosse-Isle, lequel a fait le service depuis quelques années.

Le " EARL "

| | |
|---|---|
| Victoria, Colombie-Anglaise.— | Mois. |
| 1 capitaine | 12 |
| 1 mécanicien | 12 |
| 1 chauffeur | 12 |
| 1 matelot | 12 |

L' " ARGUS "

| | |
|---|---|
| Halifax, Nouvelle-Ecosse.— | |
| 1 capitaine | 12 |
| 1 second | 12 |
| 1 mécanicien | 12 |
| 1 matelot et assistant mécanicien | 12 |

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai donné, l'autre jour, la réponse concernant mon ministère.

LES CHUTES NIAGARA.

M. COCKSHUTT demande :

1. Le Gouverneur général ou quelque membre du gouvernement a-t-il reçu des pétitions ou mémoires en faveur de la conservation des chutes de Niagara ? Dans l'affirmative, combien ?
2. Quelques-unes de ces pétitions ont-elles été envoyées par des citoyens ou des associations du Canada ? Dans l'affirmative, combien ?
3. Quelques-unes de ces pétitions ont-elles été envoyées par des citoyens ou des associations des Etats-Unis ? Dans l'affirmative, combien ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.
2. Quatorze pétitions de la part d'associations ou de citoyens canadiens.
3. De la part d'associations ou de citoyens des Etats-Unis, 467 pétitions.

AGENCE DE MONTREAL DU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

M. A. A. McLEAN demande :

1. Combien de fonctionnaires sont employés dans l'agence du ministère de la Marine et des Pêcheries à Montréal ?
2. Quel est le propriétaire de l'immeuble dans lequel se trouvent les bureaux, et quel loyer est payé par année ?
3. Combien de salles sont occupées (a) par le personnel, (b) par le concierge ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. L'agence de Montréal.. .. .. .. .. 6
   Inspecteurs de bateaux.. .. .. .. 2
   Inspecteurs des bestiaux.. .. .. 2
   Pilotage et enquêtes sur accidents maritimes .. .. .. .. .. 3
   Concierge .. .. .. .. .. .. .. .. 1
2. Succession Boyer, $2,800.
3. Le personnel occupe 23 pièces. C'est la succession Boyer qui a aménagé les chambres du concierge, avec lesquelles le ministère n'a rien à faire.

CAISSES D'EPARGNES POSTALES DANS LE NOUVEAU-BRUNSWICK ET LA NOUVELLE ECOSSE.

M. SINCLAIR demande :

1. Combien de caisses d'épargnes du gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Bunswick ont été converties en caisses d'épar-pargnes postales depuis 1896 ?
2. En quelles localités se trouvaient lesdites caisses d'épargnes ?
3. Quelle est la date du transfert dans chaque cas ?
4. Quelle était la balance en dépôt à chacune desdites caisses, à la date du transfert ?
5. Quelle était la balance en dépôt à chacune desdites caisses postales à la date du 30 juin 1905 ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Un certain nombre de caisses d'épargnes du Dominion ont été transformées en caisses d'épargnes postales depuis 1896, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. En voici la liste :

| Bureau. | Date du transfert. | Balance à cette date. | Balance le 30 juin 1905 ; caisses postales. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Yarmouth, N.-E. | 1er déc. 1896 | 658,116 30 | 422,802 81 |
| Annapolis, N.-E. | " avril 1897 | 255,193 60 | 146,831 99 |
| N.-Glasgow, N.-E | " " 1897 | 402,402 74 | 333,606 44 |
| St-Andrew, N.-B. | " juin 1897 | 296,971 30 | 288,823 92 |
| Woodstock, N.-B. | " août 1897 | 542,719 47 | 677,581 59 |
| Parrsboro, N.-E . | " sept. 1897 | 113,385 77 | 63,563 73 |
| Liverpool, N.-E.. | " fév. 1898 | 232,427 78 | 116,029 47 |
| Bridgewater, N.E | " janv. 1900 | 145,643 76 | 122,720 89 |
| Dalhousie, N.-E. | " juin 1902 | 501,774 36 | 306,851 83 |
| Chatham, N.-B.. | " mars 1905 | 308,972 77 | 254,026 34 |

LES MALLES, COMTE DE KING, N.-B.

M. FOWLER (par M. Lancaster) demande :

1. Des soumissions ont-elles été reçues pour le transport des malles débarquées des steamers à Pointe-au-Chêne, comté de King, N.-B., jusqu'à Round-Hill, dans ledit comté et retour ?
2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, quel était le montant stipulé dans chacune et quels étaient les noms des soumissionnaires ?
3. Le transport a-t-il été accordé à quelqu'un, quel est son nom et quel est le prix mentionné dans le contrat ?

L'honorable M. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Nous avons reçu des soumissions pour ce service, mais aucune d'elles n'a encore été acceptée. Tant que le contrat ne sera pas signé, nous croyons qu'il n'est pas de sage politique de divulguer le prix stipulé dans ces soumissions, et les noms des soumissionnaires.

PAIEMENTS A JOSEPH NIXON, AGENT DES TERRES.

M. FOSTER demande :

1. Une réclamation a-t-elle été produite par ou au nom de madame Hodge, de Fort-McLeod, à l'effet qu'elle a payé $30, plus ou moins, pour le lot 7, côté sud de la 24e rue, à l'ouest de la 5e avenue, à Joseph Nixon, ci-devant agent des terres pour le Gouvernement, qu'elle a un reçu de la somme, mais qu'elle n'a pas eu son titre de propriété ?
2. Dans l'affirmative, quelle décision a été prise par le Gouvernement à ce sujet ?

L'honorable M. F. OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui ;
2. Le lot n° 7, côté sud de la 24e rue, à l'ouest de la 5e avenue, dans la ville de Macleod a été de nouveau transféré au Gouvernement afin d'en effectuer la vente au premier détenteur, Mme Hodge.

M. FOSTER demande :

Le département de l'Intérieur est-il informé que le sous-agent Nixon a perçu $30 d'un nommé James Daley à titre de loyer pour les terrains en culture sur la section 29, township 10, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, et que ledit Daley n'a jamais été crédité de ce montant par le département ?

L'honorable M. F. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La somme de $30 a été perçue de M. James Daley, par le sous-agent Nixon à titre de loyer pour les terrains en question, et a été remise par lui au département. La quittance du paiement, portant le n° 3,462 a été faite au nom de M. Daley et a été adressée le 5 juin 1903, en même temps qu'une lettre du département, à M. C. E. D. Wood, de Macleod, avocat de M. Daley.

F. L. BROOKS ET CIE, MONTREAL.

M. FOSTER demande :

Quel montant a été payé à F. L. Brooks et Cie, de Montréal, du 1er juillet 1904 au 31 décembre 1905 ?

2. Quelle portion de ce montant a été payée à la suite d'un contrat passé après demande de soumissions publiques ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $52,406.48.
2. $9,410.

LES JUGES DE LA COUR SUPREME.

M. MONK demande :

1. Des membres de la Cour Suprême du Canada ont-ils obtenu un congé d'absence ? Et dans l'affirmative, quelle est la durée de ce congé ?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de présenter quelque mesure législative pendant la présente session, à l'effet de pourvoir à la nomination de juges *ad hoc* dans la Cour Suprême du Canada ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) :

1. Le juge en chef de la cour Suprême a obtenu un congé de six mois.

2. Le Gouvernement étudie la question de présenter quelque mesure législative, à l'effet de pourvoir à la nomination de juges *ad hoc*.

LE CHAMP DE TIR DE KEMPTVILLE (N.E.)

M. SAM. HUGHES demande :

1. Combien a coûté le champ de tir de Kemptville, N.-E. ?
2. Combien d'acres contient-il ?
3. Quel est le nom du vendeur ?
4. Combien a coûté le champ de tir de Sussex, N.-B.?
5. Combien d'acres contient-il ?
6. Combien a coûté le champ de tir de Woodstock, N.-B. ?
7. Combien d'acres contient-il ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Le prix n'est pas encore déterminé.
2. 625 acres, y compris l'emplacement du camp d'Aldershot et du champ de tir.
3. Il n'y a pas eu de vente, mais une expropriation.
4. $4,850.
5. 170 acres.
6. $6,234.
7. 223.81 acres.

LES EMEUTES A SYDNEY (C.-B.)

M. SAM. HUGHES demande :

1. Quel a été le montant des dépenses occasionnées par les émeutes qui ont eu lieu à Sydney (C.-B.), il y a un an ou deux ?
2. Quelles troupes ont été appelées ?
3. La municipalité a-t-elle remboursé ces deniers ?
4. Dans le négative, pourquoi ?
5. Le Gouvernement se propose-t-il de se faire payer la balance, s'il en est ?
6. Quelles autres municipalités doivent des deniers au Gouvernement pour services de troupes en vue de la suppression d'émeutes ?
7. Pourquoi ces retards dans les paiements existent-ils ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. $7,809.02.
2. 17me batterie de campagne ; la compagnie No 5 du 94ème régiment; 200 hommes de tous grades des 63ème et 66ème régiments. Ces troupes furent remplacées par 123 hommes de tous grandes de la milice permanente.
3. $2,500 seulement ont été payés, jusqu'à présent.
4 et 5. Le ministère de la Justice a été chargé d'intenter des poursuites contre la municipalité, le 27 février 1905.
6. Le canton Lowe (P.Q.), 1895-96, $1,683.-32 ; Richmond (C.-A.), 1900-01, $2,021.32; Le Saut Sainte-Marie (Ont.), 1903-04, $6,851.-05.
7. Parce que les sommes dues, n'ont pas été payées.

M. SAM. HUGHES : Je ferai observer à l'honorable ministre qu'il n'a pas répondu à une partie de la septième question.

Sir FRED. BORDEN : J'y ai répondu du mieux que j'ai pu. Il n'existe pas d'autres renseignements.

ECOLES D'INSTRUCTION MILITAIRE.

M. SAM. HUGHES demande :

1. A-t-il été nommé une commission pour faire une enquête et un rapport sur l'état des diverses écoles d'instruction militaire en rapport avec les corps permanents ?
2. Quels en sont les membres ?
3. De quelle manière sera l'enquête ?

L'honorable sir FREDERIC BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Aucune commission n'a encore été nommée.

M. W. A. GALLANT.

M. GANONG demande :

1. Quant W. A. Gallant a-t-il été employé à Pointe-Lepreau, N.-B., et à quel salaire ?
2. A-t-il reçu quelque avance sur son salaire pendant qu'il était employé ? Dans l'affirmative, quelle était la date de l'avance et le montant ?
3. A-t-il contribué au fonds des pensions de retraite ? Dans l'affirmative, pendant combien d'années ?
4. Quelles étaient ses fonctions et quelles étaient ses heures de service ?
5. Quand a-t-il été destitué, et sur la plainte de qui?
6. Une enquête officielle a-t-elle été faite avant ou après sa destitution ? Dans l'affirmative, par qui ? Dans la négative, pourquoi ?
7. Ne s'est-il pas adressé au département pour avoir une enquête ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le 1er avril 1871, à $400 par année.

2. Oui. Le 14 juin 1875, son traitement a été porté à $450.
3. Oui. 27 ans.
4. Mécanicien des signaux de brume à Point Lepreau (N.-B.). En cas de brume, il devait rester à son poste seize heures par jour, et le gardien du phare, le remplaçait pendant huit heures.
5. Il a été destitué par un décret ministériel, le 20 mai 1898, pour cause de négligence.
6. Oui, avant sa destitution, par l'agent du département à Saint-Jean (N.-B.) qui avait reçu des instructions à cet effet.
7. Non.

LE BRISE-LAMES DE GRAND MANAN.

M. GANONG demande :

1. Quels journaux ont publié des annonces demandant des soumissions pour la construction d'un brise-lames à North-Head, Grand-Manan, N.-B. ?
2. Quels étaient les soumissionnaires et les montants mentionnés dans les soumissions respectives ?
3. Un contrat a-t-il été passé pour la construction de ce brise-lames ? Dans l'affirmative, avec qui ? Dans le négative, pourquoi ?

L'honorable M. CH. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Les journaux suivants :

A Saint-Andrews, le " Bacon "; à Bathurst, " Le Courrier des Provinces Maritimes " ; à Chatham, le " Commercial "; le " Miramichi Advance "; à Campbellton, l' " Events "; à Fredericton, le " Herald "; à Hillsborough, " l'Albert County Journal "; à Moncton, le " Transcript "; à Richiboucto, la ' Review "; à Sackville, la " Tribune "; à Saint-John, le " Globe " la " Gazette ", le " Monitor "; à Sussex, le " Record "; à Woodstock, la " Despatch ", le " le Carleton Sentinel "; à Halifax, le " Chronicle", " l'Echo ", " l'Acadian Recorder " ; à Pictou, " l'Advocate " ; à Truro, le " Midland Times ".

2. Aucune soumission n'a été reçue.
3. Non.

LA COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. l'Orateur donne lecture de la motion suivante :

Que cette Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait soumettre aussitôt que possible le rapport de la commission des Transports et toute la preuve faite devant ladite commission et que la question devrait être aussitôt discuté par la Chambre ?

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, il y a près de trois semaines que j'ai donné avis de cette motion et si le ministre des Travaux publics ne dépose pas les documents demandés, je serai obligé de m'en rapporter à ce qui a été publié dans les journaux, dans le temps. Si l'honorable ministre nous promet que le rapport sera déposé bientôt, je demanderai que la motion soit réservée.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je regrette ces retards, mais il n'y a pas de la faute du département. Le rapport a été envoyé à l'imprimeur dès qu'il nous est parvenu. A plusieurs reprises, j'ai cherché à en hâter l'impression. J'espérais le recevoir de l'imprimerie, samedi dernier. Je suis en ce moment, en communication télégraphique avec les imprimeurs, et aussitôt que j'aurai un renseignement, je le communiquerai à l'honorable député.

M. BENNETT : Dans ce cas, je demande que la motion soit réservée.

(La motion est réservée.)

M. J. J. HUGHES (King, I. P.-E.) propose:

Q'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté le Roi Edouard VII, demandant qu'il plaise à Sa Gracieuse Majesté de faire soumettre une mesure au parlement impérial pour modifier l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord à l'effet qu'aucune province du Canada n'ait jamais en aucun temps moins de représentants en Parlement qu'elle n'en avait à son entrée dans la confédération.

Monsieur l'Orateur, mon but en déposant ce projet de résolution est d'obtenir, si c'est possible, que la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise soit modifiée de manière à donner plein effet à ce que je crois avoir été l'intention des pères de la confédération et des auteurs de la loi, afin qu'aucune des petites provinces n'ait jamais, en aucun temps, moins de représentants au Parlement, qu'elle n'en avait à son entrée dans la confédération. Si la lettre de la loi peut laisser subsister des doutes sur ce point, il n'est pas possible de se méprendre sur l'intention des délégués de l'île du Prince-Edouard et de ceux qui ont négocié avec eux les conditions de l'admission de cette province dans la confédération. Pour rendre la chose plus claire, je citerai quelques documents authentiques. La 21e résolution de la conférence de Québec dit :

Nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants élus pour une province quelconque, à moins que le chiffre de sa population n'ait décru de 5 p. 100, ou plus, relativement à la population totale des provinces fédérées.

Le principe énoncé dans cette résolution a été subséquemment réaffirmé dans la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise, au 4e paragraphe de l'article 51, dont le but évident est de mettre une restriction à l'application du principe de la représentation basée sur la population, de manière à protéger les petites provinces.

Si telle n'était pas l'intention du législateur et si cette restriction n'a pas été faite dans ce but, je ne vois aucune raison pour qu'on l'ait insérée dans la constitution. A cette époque, l'opinion généralement répandue était que l'augmentation de la population serait à peu près uniforme dans toutes les provinces, et on était loin de prévoir qu'une province pourrait retarder tellement

sur les autres, que sa population accuserait une diminution de plus de 5 pour 100, relativement à la population totale des provinces fédérées. Ce chiffre de 5 pour 100 devrait être la sauvegarde par laquelle, on pourrait, lors des remaniements décennaux, donner à une province dont la population se serait maintenue dans les limites de ces 5 pour 100, un nombre de représentants supérieur à celui que lui donnerait droit sa population réelle.

Depuis la confédération, il est survenu des choses que les pères de la confédération n'avaient pas prévues et ne pouvaient pas prévoir. Il est raisonnable de supposer que puisqu'ils étaient à statuer en prévision de toutes éventualités probables, s'ils avaient su que la situation et les circonstances deviendraient ce qu'elles sont devenues, ils auraient également pris des mesures en prévision de ce nouvel état de choses.

Nous savons par expérience que cette disposition de la constitution est devenue tout à fait insuffisante ; et si elle a été insuffisante, dans le passé, elle le sera doublement et triplement dans l'avenir.

Les pères de la confédération ne pouvaient pas prévoir l'émigration considérable qui s'est produite des Provinces maritimes vers les Etats-Unis. Ils ne pouvaient pas prévoir, non plus, que les terres arables de la province de Québec s'étendaient aussi loin vers le nord et pouvaient offrir asile à une population aussi considérable que celle qu'elle aura certainement dans quelques années. Ils étaient également dans l'impossibilité de prévoir les immenses ressources de notre Nord-Ouest qu'on appelait alors la grande solitude. Ils ne pouvaient donc pas statuer en prévision des événements survenus depuis.

Pour mieux démontrer qu'ils croyaient prendre des mesures en prévisions de toutes les éventualités, je réfère la Chambre aux débats qui ont eu lieu sur ces résolutions. Mais je dois dire d'abord que les délégués de l'île du Prince-Edouard ont toujours exigé au moins six représentants. Ils déclaraient expressément qu'un nombre moindre ne pourrait pas répondre aux exigences, aux besoins locaux de la province, et qu'à moins que ce nombre de six représentants ne lui fut accordé, l'île du Prince-Edouard ne pourrait pas entrer dans la confédération. Certains délégués des autres provinces se montrèrent disposés à accéder aux demandes de l'île du Prince-Edouard. M. Galt proposa la résolution suivante :

> Que le Haut-Canada devra avoir 99 représentants ; le Bas-Canada, 74 ; la Nouvelle-Ecosse, 21 ; le Nouveau-Brunswick, 17 ; Terreneuve, 8 et l'Ile du Prince-Edouard, 6.

Cette résolution ne fut pas adoptée, mais voici ce que disait M. Galt, en la proposant.

> Nous avons supposé que la population du Bas-Canada étant passablement stable, nous offrirait la meilleure base. Mais, ayant égard à la rapide expansion du Haut-Canada, nous avons cru que la représentation des Provinces maritimes ne devrait pas être diminuée, si leur population n'augmentait pas dans la même proportion. Par conséquent, les provinces maritimes continueront à avoir le même nombre de représentants qu'aujourd'hui à moins que la population de l'une d'elle—ce qui est fort improbable—ne diminuerait de plus de 5 p. 100, relativement à la population totale de toutes les provinces fédérées.

L'intention, à cette époque, était donc de donner à l'île du Prince-Edouard six représentants au début, et de lui conserver ce nombre, d'une manière permanente. Comme je l'ai dit, cette résolution ne fut pas adoptée et M. Brown, le grand apôtre de la représentation basée sur la population, proposa une réduction sur toute la ligne. Il demanda à fixer la représentation du Haut-Canada à 82 ; celle du Bas-Canada, à 65, celle de la Nouvelle-Ecosse, à 19 ; celle du Nouveau-Brunswick à 15 ; celle de Terre-Neuve à 7 et celle de l'île du Prince-Edouard à 5. Cette résolution fut votée, les délégués de l'île du Prince-Edouard étant les seuls dissidents. Plus tard cependant, Terre-Neuve obtint 8 représentants.

Voici ce que disait M. Brown, à l'appui de sa résolution :

> Le résultat pratique sera que pendant que la population du Bas-Canada ne diminuera certainement pas et que celle des provinces maritimes pourra augmenter, le nombre de leurs représentants ne sera pas diminué. Ceci maintiendra la représentation dans des limites raisonnables.

Cela donnait 194 députés ; mais l'idée fondamentale de ce projet était que le nombre des représentants de l'île du Prince-Edouard ne serait jamais au-dessous de 5. Les délégués de cette province, en furent-ils satisfaits? Non, monsieur l'Orateur. Ils déclarèrent, au contraire, qu'ils ne pouvaient pas conseiller à leurs concitoyens d'entrer dans la confédération avec moins de 6 députés. Cependant la résolution de M. Brown fut adoptée ; les délégués de l'île du Prince-Edouard furent seuls dissidents. Voici ce que disaient les délégués de cette province :

> M. HAVILAND : L'île du Prince-Edouard préférerait ne pas faire partie de la confédération que d'accepter cette proposition. Avec cinq représentants sur une représentation de 194, nous compterons pour rien du tout.
>
> M. PALMER : Notre commerce et nos revenus augmentent rapidement. Pourquoi renoncerions-nous à une certitude aussi avantageuse pour un projet aléatoire, là où nous n'aurions qu'une bien faible part d'influence ? Pour ne parler que des grandes provinces, le Canada s'est d'abord assuré un plus grand nombre de représentants que celui qu'il avait auparavant. On peut nous objecter que sur les questions affectant des intérêts communs nous pourrons nous allier aux autres provinces maritimes, mais même alors, nos représentants réunies seraient loin d'égaler en nombre, ceux du Canada.

Le même jour et parlant sur la même proposition, M. Galt disait :

Il serait profondément regrettable que cette question fît surgir quelque différend. Nous prions instamment les délégués de l'île du Prince-Edouard de revenir sur leur décision. Si la plus petite colonie restait à l'écart, nous aurions à nous le reprocher.

M. Whelan, autre délégué, s'exprima alors comme suit :

Nous sommes isolés. Nos ressources sont considérables, et notre population ne serait pas disposée à renoncer aux avantages dont elle jouit actuellement pour se faire représenter par cinq députés. On dira peut-être que la confédération s'effectuera sans l'île du Prince-Edouard et que le temps nous obligera à nous y joindre. Mieux vaudra qu'il en soit ainsi plutôt que d'entrer de notre plein gré dans la confédération avec une telle représentation.

Ce jour-là, la conférence suspendit ses travaux, et deux des délégués de l'île, qui étaient quelque peu enclins à appuyer la motion de M. Brown, prirent le temps de consulter leurs collègues. Après avoir délibéré ensemble, les délégués de l'île du Prince-Edouard firent le lendemain matin la déclaration suivante :

M. le colonel GREY (île du Prince-Edouard) : Je suis chargé par mes collègues de l'île du Prince-Edouard de déclarer que nous jugeons insuffisante la représentation par cinq députés. L'Ile du Prince-Edouard est longitudinalement divisée en trois comtés dont chacun élit dix députés. La population s'oppose toujours au changement de sa représentation. Il est impossible que les trois comtés soient équitablement représentés par cinq députés.

M. POPE : J'approuve tout ce que viennent de dire M. le colonel Grey et M. Cole, mais l'île du Prince-Edouard se trouve en des circonstances telles que la conférence consentira, je l'espère, à nous accorder un nombre de représentants qu'il sera possible de répartir entre les trois comtés. Le partage de l'île en trois comtés a été fait par la nature aussi bien que par la colonisation primitive, et la répartition de cinq représentants entre les trois comtés susciterait de sérieux embarras. La demande que je formule n'est pas fondée sur le droit, elle repose sur une question d'à-propos, et si elle n'est pas agréé, il nous sera impossible de faire aboutir le projet dans l'île du Prince-Edouard. Je demande donc six représentants.

M. AVILAND : J'approuve entièrement M. Pope. Nous serions dans une situation extrêmement embarrasante s'il ne nous était pas accordé six représentants.

M. A. A. Macdonald, l'un des délégués, aujourd'hui sénateur, s'exprima comme suit :

Nous ne sommes pas liés par le principe de la représentation basée sur la population qui a été posé à Charlottetown. Nos commettants diront et répéteront que l'on a augmenté le représentation du Canada et restreint celle des Provinces maritimes.

Voilà les dispositions que manifestèrent les délégués de l'île du Prince-Edouard à la conférence de Québec ; lorsqu'ils retournèrent dans leur province, les journaux, la législature et la population furent unanimes à approuver leur attitude, et lorsque, trois ans plus tard, la confédération fut devenue un fait accompli, l'île du Prince-Edouard resta à l'écart pour la raison qui vient d'être énoncée. Terreneuve et l'île du Prince-Edouard restèrent en dehors de la confédération.

Les autorités de la Grande-Bretagne et celles du Dominion souhaitaient ardemment l'entrée de l'île du Prince-Edouard, sans se soucier de l'attitude que Terreneuve pourrait prendre ; aussi des négociations furent-elles entamées à différents temps. En 1869, je crois, le comte de Grenville, alors secrétaire d'Etat pour les colonies, écrivit au Gouverneur général de l'époque pour lui faire observer qu'il serait à propos d'adjoindre l'île du Prince-Edouard à la Confédération ; il lui disait en même temps que, eu égard à l'entrée du Manitoba et de la Colombie-Britannique, et vu que le nombre des députés siégeant au parlement fédéral était d'environ 200, c'est-à-dire qu'il dépassait 194, le gouvernement fédéral serait fondé à offrir des conditions libérales à l'île du Prince-Edouard. C'est alors que l'on offrit à notre province les conditions connues sous le nom de " Better Terms " de 1879 ; cette fois encore le gouvernement fédéral refusa de nous accorder six représentants, et les négociations échouèrent. Elles furent reprises en 1873. Le comte de Kimberley écrivit au Gouverneur général en des termes à peu près semblables à ceux dont s'était servi le comte de Grenville. Le Gouverneur général du Canada écrivit alors au lieutenant-gouverneur Robinson, de l'île du Prince-Edouard pour lui faire savoir que si son gouvernement consentait à envoyer une députation à Ottawa, il serait nommé un comité du conseil privé qui discuterait avec elle les conditions de l'union. Le gouvernement de l'île du Prince-Edouard envoya des délégués, MM. Laird et Haythorne, qui furent reçus par un comité du conseil privé composé de sir John Macdonald, de sir Charles Tupper, de sir Léonard Tilley, de sir Hector Langevin et aussi, je crois, de M. Howe. Pour faire ressortir l'importance que l'on attachait à cette question de la représentation de la province, je vais donner lecture d'un certain nombre de dépêches qui furent échangées entre le lieutenant-gouverneur de l'île et les délégués à Ottawa. Le 26 février, M. Haythorne adressait la dépêche suivante au lieutenant-gouverneur :

Six représentants probablement accordés.

Celle qui suit fut expédiée le 6 mars :

Obtiendrons probablement six représentants

Le même jour, le lieutenant-gouverneur télégraphiait à M. Haythorne :

Nous comptons qu'il nous sera accordé six représentants.

Plus tard, le même jour encore, M. Haythorne expédiait la dépêche suivante à M. Edward Palmer, son collègue du cabinet :

Six représentants accordés.

Ainsi, ce n'est qu'au bout de neuf années, et six ans après l'établissement de la confédération que triompha enfin le principe pour lequel combattait l'île du Prince-Edouard. Le nouvel état de choses ne devait-il subsister que quelques années ? Si, dans la pensée de ces délégués, la durée de ces privilèges et de ces concessions ne devait être que de quelques années, eût-il valu la peine d'y attacher autant d'importance et de rester pour cela six ans en dehors de la confédération ? Non, certes. Les délégués de l'île du Prince-Edouard étaient persuadés qu'on leur faisait des concessions permanentes ; cela étant, on doit conclure que les membres du comité du conseil privé qui négociaient avec eux devaient, connaissant leur pensée, être imbus de la même idée ; s'ils les ont trompés, s'ils ont même permis qu'ils se fissent illusion à eux-mêmes en une matière à laquelle ils attribuaient une importance suprême, c'est qu'ils étaient indignes de la haute situation qu'ils occupaient. Il serait plus qu'injuste, il serait criminel de ternir la réputation, de souiller la mémoire de ces hommes d'Etat en disant d'eux qu'ils ont sciemment trompé les délégués de l'île du Prince-Edouard ou simplement permis qu'ils se fissent illusion.

Force est donc de conclure que les deux parties à la conférence croyaient conférer à la province le droit perpétuel à six représentants. D'après la décision des tribunaux, il semble que la conférence n'avait pas le pouvoir de conférer un tel droit. Quoi qu'il en soit, les délégués ont pensé que le principe consacré par le paragraphe 4 de l'article 5 suffirait à obvier à toute difficulté pouvant surgir à l'avenir, et ceux qui ont pris connaissance des négociations auxquelles cette question a donné lieu doivent en venir à la conclusion que, dans la pensée des négociateurs, l'île du Prince-Edouard devait avoir perpétuellement droit à six représentants au moins.

La constitution nous confère à perpétuité le droit à quatre représentants au Sénat ; or, il n'est jamais venu à la pensée des auteurs de la confédération qu'une province quelconque du Dominion pût compter en cette Chambre moins de représentants qu'au Sénat. D'après l'interprétation que les tribunaux ont donnée de la loi, et eu égard aux circonstances qui nous sont connues, le jour serait très proche où l'île du Prince-Edward n'élirait que deux membres de cette Chambre, tandis qu'elle en compterait toujours quatre au Sénat. Pareil état de choses ne fut jamais prévu à l'époque de la confédération ; si l'on avait pu le prévoir, on y eût certainement pourvu. Je me suis donné la peine d'étudier la constitution de certains pays étrangers sans avoir encore appris qu'en aucune contrée au monde, dotée du gouvernement représentatif et possédant deux Chambres, un groupe quelconque de la population pût compter à la Chambre des députés moins de représentants qu'au Sénat.

M. J. J. HUGHES.

C'est pourtant dans cette situation que se trouvera à très brève échéance l'île du Prince-Edouard. Je ne saurais dire si le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse devront aussi se trouver dans le même cas.

Après avoir étudié la constitution de l'empire allemand, qui est une fédération de royaumes et d'états, j'en suis venu à la conclusion que l'on ne s'y est guère préoccupé du principe de la représentation d'après le chiffre de la population. Voici quelle y est, en chiffres ronds, l'unité de représentation :

| Etat. | Unité. |
|---|---|
| Royaume de Prusse | 146,000 |
| " Bavière | 128,000 |
| " Saxe | 200,000 |
| " Wurtemberg | 127,000 |
| Grand-duché de Bade | 130,000 |
| " Hesse | 124,000 |
| " Mecklembourg-Schwerin | 101,000 |
| " Saxe-Weimar | 121,000 |
| " Mecklembourg-Strélitz | 102,000 |
| " Oldenbourg | 133,000 |
| " Brunswick | 155,000 |

Il s'agit là de la représentation au Reichstag.

Aux Etats-Unis, dont la constitution a, dans une certaine mesure, servi de modèle à la nôtre, la représentation à la Chambre des députés est basée sur le chiffre de la population. Il n'y a été tenu aucun compte de la population quant à la représentation au Sénat, et l'on sait qu'en ce pays-là, le Sénat est la Chambre populaire et souveraine, puisque c'est lui qui édicte les lois. Je passe maintenant à un autre pays plus éloigné de nous peut-être que le précédent, mais qui nous touche de plus près sous d'autres rapports : je veux parler de la fédération australienne, dont l'établissement ne date que de quelques années et dont la constitution, évidemment calquée en grande partie sur la nôtre, est exempte des lacunes qui s'accusent dans notre loi constitutionnelle.

Nul état de la fédération ne peut jamais compter moins de cinq représentants à la Chambre des députés, et la loi pourvoit en outre à un minimum de représentation—précisément ce que je demande aujourd'hui. Que l'on me permette de donner lecture de cette disposition de la loi constitutionnelle de la fédération australienne :

> Le nombre des membres de la Chambre des représentants est, autant que possible, deux fois plus considérable que celui des sénateurs, le nombre choisi dans les différents états étant proportionné au chiffre de leur population respective, tel qu'établi par les statistiques les plus récentes de la fédération ; mais il n'en sera pas choisi moins de cinq dans chacun des états primitifs.

On dira peut-être qu'il s'agit là d'une question de sentiment, et, jusqu'à un certain point, c'en est une ; mais pour l'île du Prince-Edouard, il y a plus qu'une question de sentiment. Notre représentation a déjà été réduite du tiers. D'ici à quelques an-

nées, dans dix ans, on nous privera encore d'un autre représentant au moins, et à très brève échéance, notre représentation se trouvera réduite à un seul député, il se pourra même que nous n'ayons plus de représentant. Si les cinq représentants que l'on consentait à nous accorder à l'époque de la confédération ne nous donnaient qu'une bien faible voix dans une Chambre de 194 députés, quelle influence nous restera-t-il aux conseils de la nation quand nous ne compterons plus qu'un seul représentant dans une Chambre qui se composera vraisemblablement de 300 membres ? Je veux bien que l'on dise de cette question que c'est une affaire de sentiment, mais le sentiment est un facteur important dans le gouvernement des nations, et nulle province ne doit avoir honte de demander sa part légitime d'influence dans l'administration des affaires publiques. Les Provinces maritimes, y compris l'île du Prince-Edouard, ont assisté à la naissance de la confédération ; elles furent les premières à concevoir la grande idée de l'union de toutes les possessions britanniques de l'Amérique du Nord, et c'est à Charlottetown que se tint la première conférence convoquée à cette fin. Ayant été à la peine, nous ambitionnons d'être à l'honneur, quel qu'il puisse être.

Nous constatons avec plaisir que l'étendue des terres arables et habitables de la province de Québec s'est considérablement accrue depuis la confédération, et que cette province est aujourd'hui en situation de donner asile à une très nombreuse population. Nous voyons avec joie nos compatriotes revenir des Etats-Unis et se diriger vers les comtés septentrionaux de cette province où ils se créent des foyers heureux et prospères. C'est avec une réelle satisfaction que nous entrevoyons le jour où cette province comptera une population nombreuse autant qu'économe et virile.

Nous saluons avec plaisir l'étonnante activité qui s'accuse dans les régions minières du nord de l'Ontario, où les gens affluent par milliers dans le but d'en exploiter les inépuisables ressources naturelles. Si nous savons que la partie septentrionale de la province d'Ontario renferme de grandes richesse minérales, nous savons aussi qu'il s'y trouve des terres très fertiles dont l'étendue nous est encore inconnue, et où des millions de colons iront chercher fortune.

C'est également avec joie que nous entendons vanter l'immensité des ressources et le développement merveilleux de notre vaste Nord-Ouest, que nous entendons parler des dix millions d'acres de terre que l'on y cultive et des centaines de millions de boisseaux de blé qu'on en exporte. Nous avons appris avec bonheur que l'on projette d'agrandir le domaine des provinces de l'Ouest. L'honorable député de Lisgar (M. Greenway) nous a parlé hier comme d'une chose à peu près certaine de l'agrandissement territorial de la province de Manitoba. La province d'Ontario sera également agrandie dans la direction de la baie d'Hudson.

Etablies par la nature, les limites des Provinces maritimes ne sauraient être changées. Si notre situation était semblable à celle des autres provinces, nous pourrions envisager l'avenir avec un peu plus de confiance.

Je dois ajouter que les Provinces maritimes notent avec le plus vif plaisir la variété des ressources de la Colombie-Anglaise, la richesse de ses mines, de ses pêcheries et de ses terres agricoles, l'étendue de ses forêts ainsi que la facilité d'accès et la grandeur de ses ports vers lesquels devra converger le commerce de l'Orient et où l'on ne tardera pas à compter une population très nombreuse.

Mais la perspective n'est plus aussi riante lorsque nous examinons le revers de la médaille et que nous songeons à ce que tout cela signifie pour nous. Le progrès que nous constatons dans les autres parties du Dominion signifie que nous serons virtuellement exclus des conseils de la nation, et cette perspective n'a rien de bien agréable pour nous. Nous avons donné, nous donnons encore aux autres provinces ce que nous avons de plus précieux au monde; nous leur sacrifions notre chair et notre sang, et il nous est bien cruel de songer que c'est dans ce sacrifice même que réside la cause de notre exclusion des affaires publiques.

Se trouvera-t-il en cette Chambre un seul député qui osera affirmer que le privilège que je sollicite, que le principe sur lequel ma résolution est fondée est susceptible de nuire à l'une quelconque des provinces ou même de léser quelque particulier dans ses intérêts ? Je retirerais volontiers ma résolution si telle en était l'objet. D'autre part, si l'on ne peut établir qu'en reconnaissant pour toujours à l'île du Prince-Edouard et aux autres Provinces maritimes le droit que, en matière de représentation, elles croient leur avoir été conféré à l'époque de leur entrée dans la confédération, nulle autre province, nuls particuliers ni intérêts ne seront lésés, sera-ce trop exiger des représentants des autres provinces que des les prier de faire bon accueil à notre demande ?

Lorsque, en 1892, il fut question de réduire le nombre des représentants de la Colombie-Britannique, feu sir John Thompson et le chef du cabinet actuel combattirent énergiquement la proposition qui fut faite dans ce sens, parce qu'il serait regrettable, dirent-ils, que le nombre des représentants d'aucune province fût jamais inférieur à celui auquel jusque-là elle avait toujours cru avoir droit.

Nous n'ignorons pas, il va sans dire, que, appliquée à la lettre, la loi ne nous accordera pas six représentants, mais on sait que la lettre tue et que l'esprit vivifie, et que l'esprit de la constitution nous donnerait la représentation qui nous fut accordée à l'é-

poque de la réunion de notre province à la confédération.

C'est donc avec confiance que je présente ma résolution, car j'ai foi en la générosité éclairée des représentants des autres provinces. Pour les grandes provinces, la question que j'ai soulevée n'a peut-être guère d'importance, tandis qu'elle est pour nous d'une importance capitale. A quoi bon nous priver de ce privilège ? Je le répète, c'est avec confiance que j'invite la Chambre à délibérer la présente résolution.

M. A. A. MARTIN (Queen, I. P.-E.) : Je suis fort aise que l'honorable député (M. J. J. Hughes) ait présenté cette résolution.

C'est une question très importante non seulement pour l'île du Prince-Edouard, mais pour les Provinces maritimes tout entières et aussi pour la province d'Ontario. Ainsi que l'honorable député l'a démontré, la représentation des provinces dans la Chambre change suivant l'augmentation ou la diminution de leur population. La représentation de Québec seule fait exception. Lors du dernier remaniement la province d'Ontario a perdu six députés; la Nouvelle-Ecosse en a perdu deux; le Nouveau-Brunswick, un, et l'île du Prince-Edouard, un.

M. STOCKTON : Le Nouveau-Brunswick en a perdu deux.

M. A. A. MARTIN : D'après le dernier remaniement ce n'est qu'un député.

M. STOCKTON : Nous avons treize députés aujourd'hui tandis que nous en avions quinze autrefois.

M. A. MARTIN : Les chiffres que j'ai devant moi sont ceux du dernier remaniement. Ils montrent qu'Ontario a perdu six députés sur quatre-vingt-dix, c'est-à-dire que cette province a perdu environ un quatorzième de sa représentation; la Nouvelle-Ecosse, environ un neuvième; le Nouveau-Brunswick, environ un treizième; et lorsque nous arrivons à notre province nous voyons qu'elle a perdu un quart de sa représentation. On voit alors que cette règle tout en pesant lourdement sur Ontario, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, pèse encore davantage sur la province que j'ai l'honneur de représenter. Je crois que la proposition contenue dans la motion mérite la plus sérieuse attention de la part de cette Chambre et sa mise à exécution n'amènerait aucun dommage sérieux à ce grand pays. Au contraire, si nous maintenions la représentation telle qu'elle est aujourd'hui il n'y aurait pas besoin de faire de remaniement des comtés tous les dix ans. En 1864, ainsi que l'honorable député l'a dit, lorsque l'on discuta les préliminaires de l'union, on est entré dans tous les détails de cette question. Il n'était pas question d'abord de représentation d'après la population, bien que plus tard cette règle fut adoptée. L'unité de représentation à l'époque de la confédération était de 17,000; aujourd'hui elle est de 25,000. On a fait de la province de Québec le pivot de la représentation ;on lui a donné soixante-cinq, ce qui faisait une augmentation de quarante-trois et l'on diminuait celle d'Ontario conformément à l'unité adoptée.



Or, nous savons que dans la province de Québec l'augmentation de la population est très rapide ; la natalité y est plus forte que dans aucune autre province du Canada. Ces dernières à cause de cela ont beaucoup de peine à tenir le pas avec la province de Québec. D'après les statistiques la natalité est d'environ 38 par 1,000 dans Québec, tandis que dans les autres provinces du Canada elle n'est que d'environ 28 par 1,000. Je suppose que cela est dû à la vigueur physique de ses habitants, et au profond sentiment religieux qui les anime, ce pourquoi, je les honore et les félicite. Il nous est très difficile alors, de nous soustraire à ce désavantage de 10 pour 1,000 dont nous souffrons à cause de notre natalité moindre.

Mais il y a d'autres causes qui donnent encore plus de force à mon argumentation. Lorsque l'on a fait de Québec le pivot de la représentation, cette province n'avait qu'une étendue de 233 milles carrés. En 1896 les frontières de Québec ont été reculées et on a ajouté 18,420 milles carrés à son territoire. De sorte que non seulement Québec a une natalité beaucoup plus forte que celle des autres provinces mais on a augmenté la superficie de son territoire de 50 pour 100. Si l'on prend cette augmentation de territoire en considération, je crois qu'il est injuste d'obliger les autres provinces à maintenir la même proportion dans leur représentation que la province de Québec. Voyez donc, monsieur l'Orateur, on a ajouté à la province de Québec, en 1896, un territoire égal en étendue à celui de toute l'Angleterre, de l'Ecosse, de l'Irlande et de quelque autres îles. Lorsque vous songez qu'à l'époque de la confédération, Québec, la province pivot, n'avait qu'un territoire peu étendu et que depuis on l'a considérablement augmenté il y a peu d'espoir pour les Provinces maritimes, surtout, de voir jamais augmenter leur représentation. Mais cet argument ne s'applique pas autant à la province d'Ontario, parce que le territoire de cette province a aussi été augmenté. En 1884, 159,000 milles carrés ont été ajoutés à la province d'Ontario. Les seules provinces dont le territoire ne peut pas être agrandi à cause de leur situation, sont la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. De sorte que, ces trois provinces je crois, sont dans une situation particulièrement désavantageuse. J'espère donc que lorsque la Chambre en viendra à une conclusion, elle ne devra pas oublier ces faits, particulièrement celui que l'étendue de la province de Québec, sur la population de laquelle la représentation est basée, a été

agrandie de la moitié depuis que la confédération existe. Cela égale en étendue la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Irlande, l'Ecosse et quelques autres pays. La population de Québec augmente très rapidement, et elle sera bientôt au-dessus de l'unité actuelle. Le jour n'est pas éloigné où l'unité de la représentation, au lieu d'être de 25,000 âmes, sera au moins de 50,000. Lorsque l'unité sera rendue à 50,000 l'île du Prince-Edouard aura probablement deux députés ; lorsque l'unité sera de 75,000 l'île du Prince-Edouard n'aura plus de députés du tout. Voilà un état de choses que, j'en suis sûr, pas un membre de cette Chambre n'approuvera, surtout en vue de ce fait, que lorsque cette province prospère est entrée dans la confédération elle présuma que l'entente, dont mon honorable ami a fait connaître les termes serait respectée. J'ai devant moi l'excellent volume que M. Joseph Pope a publié sous le titre "Documents sur la Confédération" et dans lequel je trouve la preuve de tout ce que je dis. Je veux parler plus particulièrement de l'île du Prince-Edouard parce qu'il y a ici d'autres collègues venant d'autres provinces, qui sont très capables de défendre leur province elles-mêmes.

Lorsqu'il a été question de jeter les bases de la confédération, deux questions de très grande importance pour l'île du Prince-Edouard ont été discutées. La première était la représentation dans la Chambre des communes. L'autre se rapportait à l'entretien des communications entre l'île et le reste du Canada. Dans le règlement de ces deux questions la population de l'île du Prince-Edoard n'a pas été traitée comme elle avait le droit de l'être. Lorsque l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération, elle se trouvait séparée du reste du pays parce qu'elle était une île, et l'on comprit qu'à cause de cela sa position dans la confédération ne serait pas égale à celle des autres provinces. C'est pourquoi elle a imposée comme condition de l'union que l'on maintiendrait une communication quotidienne entre l'île et la terre ferme.

Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails à ce sujet, parce que la question sera discutée avant longtemps peut-être, à savoir: que cette partie des conditions de l'union n'ont pas été remplies. Puis il y avait un autre point. On avait promis à l'île du Prince-Edouard que se représentation serait de six députés à perpétuité. On lui fit comprendre que c'était la plus petite représentation qu'elle aurait jamais. Conséquemment, l'île du Prince-Edouard n'a pas été traitée dans cette question du maintien des communications avec la terre ferme comme elle aurait dû l'être. Nous n'avons pas été non plus bien traités dans la question de la représentation. La résolution proposée par mon honorable ami ne rendrait pas seulement justice à l'île du Prince-Edouard, mais aussi au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse, et peut-être à l'Ontario, ce qui, je crois, serait à leur avantage et à l'avantage de tout le Canada. J'ai été très heureux de voir que mon honorable ami a cité la constitution australienne pour montrer que la représentation des divers états de ce nouveau pays n'avait pas été diminuée, mais qu'on ne leur donnerait pas moins de représentation qu'ils avaient auparavant. Je sais que plusieurs députés désirent parler sur cette question ; c'est un sujet d'intérêt général pour cette Chambre, et je crois que je puis en toute sûreté le laisser à la considération des honorables députés que je vois autour de moi, et qui se préparent à prendre part à la discussion. Je crois qu'il ne serait pas convenable de ma part de parler trop longtemps. Telles sont mes opinions exprimées en passant, et j'espère que le Gouvernement étudiera la question et fera disparaître les griefs qui existent dans cette province. S'il réussit à nous donner satisfaction au sujet des communications d'hiver ou hivernales, le Gouvernement sera tenu par les habitants de l'île du Prince-Edouard comme un bienfaiteur de leur pays.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : Monsieur l'Orateur, je voudrais dire un mot à l'appui de la motion de mon honorable ami de Kings (I. P.-E.) Mes honorables amis de cette province qui ont parlé sur le sujet ont demandé que l'on fasse disparaître l'injustice dont souffre l'île du Prince-Edouard, à cause de l'interprétation qui a été donnée à l'article qui, dans l'acte de la confédération, se rapporte à la représentation. Cette injustice ne porte pas seulement sur l'île du Prince-Edouard, mais elle touche aussi aux autres Provinces maritimes. Il y a aussi injustice parce que celles que l'on pourrait appeler les autres petites provinces du Canada sont entrées dans la confédération dans des conditions qui, jusqu'à un certain point, protégeaient leur situation concernant la représentation. On répondra peut-être que l'on a obtenu une interprétation juridique de la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise, concernant les droits des différentes provinces au sujet de leur représentation ; que cette interprétation donnée par la cour suprême du Canada a été confirmée par le comité judiciaire du conseil privé, et qu'en conséquence nous ne devrions pas nous plaindre parce que l'on peut nous répondre que ces décisions interprétaient correctement les vues des pères de la confédération à l'époque, lorsque la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise a été adoptée par le gouvernement impérial, mais je désire faire remarquer ce fait, et je suis certain que tous les membres du barreau qui sont dans cette Chambre s'accorderont avec moi sur ce point : c'est que, ainsi que mon honorable ami de Kings l'a dit, les tribunaux ont basé leur interprétation plutôt sur la lettre que sur l'esprit de la loi. Les documents de l'époque, les discours qui ont été prononcés

et les conventions qui ont été faites alors, et qui subséquemment ont formé la base de l'union, n'ont pas été invoqués devant les tribunaux, et les juges n'ont pu en tenir compte dans l'interprétation de tous ces statuts, et conséquemment, ils ont laissé indécis un côté de l'arrangement que nous avons le droit, comme nous le proposons au gouvernement impérial dans la motion en discussion, d'examiner à nouveau. En 1867, les quatre provinces ressemblaient en quelque sorte à quatre individus, qui se rencontraient et disaient : Nous désirons former une société dans laquelle nous perdrons notre individualité qui, pour certaines fins, disparaît dans cette société. Cette société aura certains droits ou pouvoirs, mais chacun des associés se réservera aussi certains droits et pouvoirs.

Au nombre de ces droits qui ont été donnés aux différents membres de la société, celui qui a fait le principal sujet des discussions, a été la question de la représentation de chacun des associés dans le Parlement, et l'on reconnaîtra sans misère, en tant que question d'équité et de justice, que chacun doit avoir décidé à cette époque qu'il n'entrerait pas dans l'union ou dans la société, s'il devait être placé dans une situation moins favorable au point de vue de la représentation qu'il l'était auparavant. Il en résulta cette conséquence que chaque province avait envoyé au parlement fédéral un certain nombre de députés. Comme question de justice la Chambre et le pays doivent admettre que chacun de ces associés doit avoir pensé que le chiffre fixé à cette époque serait le chiffre minimum de la représentation dans l'avenir. Cela est démontré par les termes dont on se sert dans la loi sur l'Amérique britannique du Nord au sujet de cette question de représentation, ainsi qu'ils sont consignés dans l'article 51 de la loi, et qui traitent de la représentation des quatre provinces, et non pas de chacune des provinces existant alors ou qui devaient exister plus tard dans le Canada tel qu'il est aujourd'hui, mais de chacune des quatre provinces qui ont formé cette société, qui se sont unies pour fonder la confédération actuelle. Il ne faut pas perdre de vue ce fait que dans le projet de confédération sur lequel a été basée la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise nous trouvons dans le premier avant-projet que l'article qui fixait la représentation disait : " chaque " province. Dans le deuxième avant-projet le mot " chaque " a été rayé et on lui a substitué les mots " quatre provinces ", tandis que dans la troisième et dernière rédaction on retrouve le mot " chaque " et il est décidé définitivement par cette dernière rédaction, et subséquemment par la loi qui a été adoptée, qu'au sujet de la représentation les différents associés qui ont formé la confédération avaient en vue la représentation des quatre provinces. Voyons ce qu'ils ont fait plus tard. L'article 146 de



l'acte de la confédération contient certaines dispositions se rapportant à l'entrée future dans l'union de diverses autres parties de l'Amérique septentrionale d'alors, mais elles ne pouvaient entrer dans la confédération qu'en se conformant aux dispositions de la loi. On a prétendu devant les tribunaux qui ont interprété les termes de cet article de l'acte de la confédération, que ces mots " en se conformant aux dispositions de la loi " étaient restrictifs et soumettaient chaque membre de la confédération qui y entrerait subséquemment, à l'article concernant la représentation. Mais ce n'est pas ce qui a été fait. Ce n'est pas ainsi que l'article a été interprété par sir John Macdonald en 1871 dans le mémoire qu'il a envoyé à Downing-Street au sujet des effets de l'acte du Manitoba, et lorsque l'on a compris au Canada la nécesité d'avoir une loi spéciale conférant au parlement fédéral le droit de fixer la représentation on a pu constater que sir John Macdonald était de l'opinion que je viens de dire.

Lorsque nous examinons les circonstances de l'entrée des autres provinces dans la confédération nous trouvons que l'on a rédigé un article spécial pour chacune ; on leur applique généralement toutes les autres dispositions de la confédération, mais on a fait un article spécial concernant la représentation dans chacune des conventions qui ont été signées. La Colombie-Anglaise entre dans la confédération avec six députés et on lui donne une augmentation à chaque recensement décennal. L'acte de la Colombie-Anglaise ne contenait aucune clause ordonnant un remaniement, et conséquemment cette province, depuis qu'elle fait partie de la confédération occupe la position anormale que bien que sa représentation puisse être augmentée elle ne peut pas être diminuée. Mais l'île du Prince-Edouard, qui est entrée dans la confédération avec six députés, le même nombre que la Colombie-Anglaise, tombe sous le coup des termes de la loi à l'effet que sa représentation peut non pas seulement être augmentée, mais remaniée. Grâce à ce dernier mot, la représentation de l'île du Prince-Edouard dans ce Parlement a été diminuée. La représentation des autres provinces qui sont entrées dans la confédération a été fixée, non pas en vertu de la loi constitutionnelle, mais en vertu du pouvoir conféré au Parlement par les actes impériaux de 1871 et de 1886.

Conséquemment, on ne peut prendre pour base les autres provinces pour découvrir quelle était l'intention, par rapport à la représentation, de ceux qui ont fondé la confédération en 1867. Il suffit d'un moment de réflexion pour confirmer la prétention qui a été émise concernant l'île du Prince-Edouard. En 1873, lorsque cette province a été réunie à la confédération, elle n'avait pas droit à six députés, d'après l'unité de représentation, telle quelle était fixée à cette époque par la province de Québec ; elle n'avait droit

qu'à cinq députés. Et cependant, dans la convention qui a été faite on lui en a donné six. Je dis donc que lorsqu'il s'agit de problèmes et de droits constitutionnels, on doit porter une plus grande attention encore que dans les affaires de la vie, et le simple bon sens comme la justice nous autorisent à dire que l'île du Prince-Edouard à laquelle on a donné six députés en 1873, bien qu'elle n'eut pas droit à ce nombre, en se basant sur l'unité de représentation, a droit de conserver ce nombre tout le temps que la confédération canadienne existera.

Examinons maintenant pendant quelques instants les différentes conditions qui obligent aujourd'hui l'île du Prince-Edouard a demander le secours dont parle cette motion. On ne se plaint pas que l'unité de représentation repose sur la population de Québec ; ce n'est pas de cela que nos amis de l'île du Prince-Edouard se plaignent, bien cette unité continuera sans doute à augmenter tant que Québec augmentera en population et tant que ces immenses ressources et celles du Canada continueront à se développer.

Mais la question est celle-ci: les auteurs du pacte fédératif, lorsqu'ils rédigèrent le paragraphe 4 de l'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ne songeaient qu'aux quatre provinces primitives; ils songeaient au Canada tel qu'il existait en 1867, et non pas tel qu'il est constitué aujourd'hui ou qu'il pourra l'être plus tard. C'est là la question qui fut soulevée devant la cour suprême du Canada. Le mot " Canada " est susceptible de trois interprétations: tout d'abord, le Canada composé des quatre provinces primitives; en second lieu, le Canada composé des sept provinces. et troisièrement le Canada comprenant toutes les provinces et tous les territoires. La cour suprême a décidé que le mot " Canada " devrait être interprété comme signifiant les sept provinces du Dominion constituées en 1903, et non pas seulement les quatre provinces qui existaient lors de l'établissement de la confédération. Si la cour suprême avait décidé que le mot " Canada " devrait s'appliquer simplement aux quatre provinces, suivant le sens littéral de l'article en question, alors nos amis de l'îledu Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ne se trouveraient pas dans la position difficile où ils se trouvent aujourd'hui. Car, étant donné le mouvement d'immigration qui se dirige vers le Nord-Ouest, étant données les immenses ressources de ce pays et le développement anormal de sa population, il est facile de se rendre compte que nous autres habitants des Provinces maritimes, nous ne saurions espérer voir croître notre population de manière à pouvoir figurer avec avantage à côté des autres provinces du Dominion, si l'on met les sept provinces sur le même pied. Au contraire, si l'on voulait s'en tenir à ce que les auteurs de la confédération avaient dans l'esprit, si l'on se bornait à faire la comparaison avec l'Ontario, la province de Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, alors notre situation serait beaucoup moins mauvaise; et nous serions parfaitement disposés à accepter le chiffre de la population de la province de Québec, comme base de calcul pour fixer le chiffre de notre représentation en comparaison de celle des quatre provinces primitives. Le résultat de la décision rendue sur ce point par la cour suprême a été de substituer, dans l'article 51, au mot " quatre " le mot " sept " représentant le nombre des provinces à l'époque où la décision fut rendue. C'est un de ces cas où l'on a interprété le sens du mot " Canada " en se basant sur la signification qu'il avait dans d'autres parties de l'Acte. Mais lorsque je vous aurai lu l'article 51 vous vous rendrez compte de l'état des choses probablement mieux que vous n'avez pu le faire jusqu'ici en m'écoutant. L'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord est conçu en ces termes :

Immédiatement après le recensement de 1871, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau par telle autorité, de telle manière et à compter de telle date que pourra de temps à autre prescrire le parlement du Canada, d'après les règles suivantes :

Le paragraphe 4 renferme ces mots :

Lors de chaque tel remaniement, nulle réduction ne sera faite dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province, relativement au chiffre de la population totale du Canada à la date de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, a diminué d'un vingtième ou plus.

On a prétendu, de la part des Provinces maritimes, que le mot " Canada ", dans ce paragraphe 4 voulait dire le Canada formé à l'origine de l'union des quatre provinces. Mais la décision a été que le mot " Canada " ne voulait pas dire simplement les quatre provinces visées dans cet article; on a biffé le mot " quatre " et on l'a remplacé par le mot " sept ". Par suite, les provinces de faible étendue voient non seulement le nombre de leurs représentants réduit en raison de l'accroissement de la population dans la province de Québec, mais leur importance relative diminuée en raison du développement prodigieux du Nord-Ouest, état de choses anormal que n'avaient pas prévu les pères de la confédération. Nous ne demandons pas de fausses faveurs; nous ne demandons pas qu'on renverse le principe posé en 1867 par les auteurs du pacte fédéral, mais nous vous demandons de tenir compte des changements qui se sont produits chez nous dans la dernière partie du dix-neuvième siècle et que ces hommes ne pouvaient prévoir il y a quarante ans; nous vous demandons de ne pas permettre que, par suite de ce développement anormal, ces petites provinces maritimes soient privées des droits qui leur furent accordés à l'époque de l'établissement de la confédération. Je me contenterai de faire

connaître à la Chambre quelle est exactement notre prétention.

Cette motion est la conséquence naturelle de la décision rendue par la cour suprême du Canada et le comité judiciaire du conseil privé. Je me bornerai à déclarer encore une fois, ce que tout homme animé d'un esprit de justice et doué de sens commun reconnaîtra, qu'aucune province n'est entrée dans la confédération avec l'idée qu'un jour le nombre de ses représentants serait diminué. Tous reconnaîtront, je pense, que sensément et équitablement, jamais la population de l'île du Prince-Edouard n'aurait adhéré à la confédération si elle avait pensé que, comme résultat d'une décision judiciaire, le nombre de ses représentants au Parlement serait réduit à un seul ; car la déclaration de l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) n'est pas simplement l'énoncé d'un résultat possible, mais d'un résultat très probable, si l'Ouest continue de se développer comme on s'y attend. Je soumets, en outre, qu'il est dans le plus grand intérêt de la confédération de fixer un chiffre minimum. Nous ne demandons pas une extension de droits. Nous ne demandons pas qu'il nous soit accordé une représentation plus forte que celle qu'on s'était toujours proposé de nous donner. Aux Etats-Unis, le petit état du Rhode-Island, qui, sur la carte de la république voisine, fait l'effet d'un timbre-poste, a toujours le même nombre de représentants au Sénat que le grand état de New-York. Il occupe le même rang dans l'union qu'aucun des autres grands états qui composent la république, la Pennsylvanie, l'Ohio, etc. Et en ce qui nous regarde, nous, des Provinces maritimes, qui scrutons l'avenir du Canada et sommes désireux de participer aux grands événements qui se préparent, nous prions le parlement impérial de déclarer que la loi est ce que les auteurs de la confédération voulaient qu'elle fût ; de cette manière notre rang, dans le Dominion nous sera conservé, la situation créée par une décision judiciaire fondée sur une interprétation libre de l'acte de l'Amérique britannique du Nord disparaîtra et un minimum de représentation sera fixé pour les Provinces maritimes.

M. A. A. STOCKTON (ville et comté de Saint-Jean) : Monsieur l'Orateur, représentant d'une des provinces particulièrement visées par l'interprétation de l'acte de l'Amérique britannique du Nord émanant de la plus haute autorité judiciaire, je crois qu'il est de mon devoir de dire quelque chose de la question actuellement en délibération. L'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) a donné son interprétation du mot " Canada " dans l'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je me rappelle que la prétention des avocats des provinces devant les tribunaux c'était, comme l'a fait observer l'honorable député, que le mot " Canada " signifiait les

M. E. M. MACDONALD.

quatre provinces primitives. Toutefois, malheureusement pour nous, le comité judiciaire du conseil privé a jugé que le mot " Canada " n'était pas un terme variable, qu'on ne pouvait pas lui donner en 1867 un sens différent de celui qu'il avait en 1902 ou 1903. Je reconnais bien, toutefois, comme l'honorable député, que les auteurs du pacte fédératif étaient tous parfaitement convaincus que le chiffre des représentants des provinces mentionné dans cet acte ne serait jamais diminué ; et qu'est-ce qui m'amène à cette conclusion? Nous devons accepter la décision du comité judiciaire du conseil privé, qui est le tribunal suprême de l'empire. En vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, la province du Nouveau-Brunswick devait avoir quinze représentants, la province de la Nouvelle-Ecosse dix-neuf, et l'île du Prince-Edouard six aux termes de l'arrangement conclu avec cette province. Maintenant, on supposait que Québec ayant été choisi comme pivot, la représentation des autres provinces ne serait jamais diminuée ; et si la confédération n'avait pas subi de transformation par la suite, je ne crois pas que le nombre de ses représentants eût jamais été diminué. La critique que j'ai à faire c'est qu'on a changé le pivot, c'est que les frontières de la province de Québec ont été reculées, de telle sorte que les autres provinces du Dominion en souffrent une injustice, le chiffre de leur représentation devant par suite être modifiée. Je ne sais pas dans quelle mesure, n'ayant pas étudié la question, il aurait été nécessaire de changer le chiffre de la représentation des diverses provinces, lors du dernier remaniement, si les frontières de la province de Québec n'avaient pas été changées. Si nous examinons cette question, nous constaterons, je pense, que les changements qu'il a fallu opérer n'auraient pas été nécessaires. D'autre part, monsieur l'Orateur, considérant la question au point de vue constitutionnel, j'ose exprimer l'opinion que j'ai déjà exprimée auparavant dans cette enceinte, que les provinces les moins étendues, les moins influentes de la confédération ont intérêt à ne pas s'attaquer aux principes fondamentaux de notre constitution, mais doivent adhérer aussi fermement que possible aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Toutefois, l'honorable député de Pictou a raison de dire qu'il n'avait jamais été compris que le chiffre de la représentation dans les diverses provinces pouvait être diminué ; mais on a changé le pivot, et il en est résulté que l'équilibre dans la représentation des diverses provinces a été dérangé.

Je ne prolongerai pas la discussion. Je me borne à déclarer que le changement ainsi fait constitue une injustice pour les autres provinces ; et par suite de ce changement il pourra se faire un jour, comme l'a dit l'honorable député (M. J. J. Hughes) que la petite province de l'île du Prince-Edouard

n'ait plus qu'un ou deux représentants, et que la petite province du Nouveau-Brunswick, ou la province de la Nouvelle-Ecosse, n'ait plus que quatre ou cinq représentants. Ce n'était pas ce que se proposaient les auteurs de la confédération, et je suis bien convaincu que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'a jamais, dans le cours de sa carrière politique, pensé que cette situation se produirait. Quelqu'un m'a passé une note disant que l'application de cette règle serait particulièrement injuste pour l'île du Prince-Edouard, parce que sa superficie ne sera jamais plus grande qu'elle n'est aujourd'hui. Comme l'a fait remarquer l'honorable membre de Pictou (M. A. M. Macdonald), on peut dire la même chose du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Celle-ci ne saurait reculer ses frontières à moins de s'avancer dans l'océan. La province du Nouveau-Brunswick ne saurait agrandir son territoire, à moins d'englober quelque partie de la Nouvelle-Ecosse, quelque partie de la province de Québec, ou probablement, comme le suggère l'honorable député (M. Fowler), une partie de l'état du Maine. Il n'est guère probable que cet événement se produise ; en tout cas, nous ne ferions que reprendre ce qui nous appartient. Je ne me propose pas de prolonger la discussion ; je dirai simplement qu'en modifiant les limites de la province de Québec on s'est trouvé à changer la base de calcul de la représentation parlementaire au détriment des Provinces maritimes.

M. A. A. McLEAN (Queen, I. P.-E.) : J'approuve les observations faites par l'honorable député du comté de Saint-Jean (M. Stockton), et je suis d'avis que, le territoire de la province de Québec ayant été considérablement agrandi depuis 1867, la base de calcul de la représentation parlementaire a été ainsi changée. Le cas de l'île du Prince-Edouard particulièrement a été exposé d'une manière très habile par l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) et l'honorable député de Queen (M. Martin) ; et l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) les a bien appuyés et a fait connaître ses vues d'une manière très lucide. L'aspect juridique de la question a été débattu, en ce qui regarde l'île du Prince-Edouard, devant la cour suprême du Canada, ainsi que devant le conseil privé à Londres. L'île du Prince-Edouard a été habilement représentée par M. Aylesworth, aujourd'hui directeur général des Postes. M. Aylesworth, allégua qu'une entente avait été conclue entre l'île du Prince-Edouard et le Dominion, en vertu de laquelle cette province devait avoir six représentants au parlement fédéral. Il allégua,—et la même déclaration a été faite ici aujourd'hui par l'honorable député de King (M. J. J. Hughes),—que l'île du Prince-Edouard avait refusé en 1864 de se joindre à la confédération parce qu'elle ne pouvait s'entendre avec les autres provinces quant au nombre de représentants qu'elle aurait dans le parlement canadien. Le Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse étaient disposés à accorder à l'île du Prince-Edouard cinq représentants au parlement fédéral. L'île du Prince-Edouard en réclamait six, sans, toutefois, avoir droit à ce nombre dans le temps, comme l'a déclaré l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald). Elle demandait six représentants et les autres provinces ne voulaient pas y consentir. Plus tard, à la suite des observations qui furent présentées à Londres, et d'un arrangement conclu entre l'île du Prince-Edouard et le gouvernement fédéral, il fut convenu que cette province aurait six représentants dans le parlement canadien. C'était purement et simplement le résultat d'une entente. A cette époque l'île du Prince-Edouard n'avait pas droit à six représentants, et comme l'a dit M. Aylesworth, dans son plaidoyer devant la cour suprême du Canada, c'est là une circonstance qui devrait fortement engager le gouvernement canadien à solliciter du parlement anglais l'adoption d'une mesure assurant à l'île du Prince-Edouard le nombre de représentants qui lui fut accordé lorsqu'elle adhéra à la confédération en 1873.

Comme résultat d'une entente entre le Dominion, d'une part, et l'île du Prince-Edouard de l'autre, il fut réglé que cette dernière aurait six représentants, et c'est en se fondant sur cette entente qu'on fit voter par la Chambre provinciale à Charlottetown et par le parlement fédéral ici, ces adresses dont le texte fut incorporé dans le décret de la Reine prononçant l'admision de la province dans l'Union.

Par suite de quelque oubli, on ajouta à la motion que l'île du Prince-Edouard serait soumise à toutes les dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ; on n'y fit aucune mention du privilège que la province s'était efforcée de s'assurer depuis 1864 et qui lui avait été concédé en 1873 ; et celle-ci se trouva à entrer dans la confédération en vertu d'une délibération du conseil privé, et soumise, en ce qui regarde la représentation, à toutes les dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Qu'il ait été convenu entre l'île du Prince-Edouard et le Dominion du Canada que cette province aurait droit à six représentants en cette Chambre, cela n'est pas douteux pour moi, cela n'était pas douteux pour M. Aylesworth lorsqu'il plaida sa cause, et cela n'était pas douteux non plus pour les juges de la cour suprême du Canada. Mais cela n'empêche pas que lorsque cette question fut soulevée en 1903, il existait un texte de loi dont le parlement canadien était obligé de tenir compte. M. Aylesworth plaida habilement sa cause. Voici la suite de son argumentation telle qu'elle est reproduite à la page 601 du rapport :

Or, le chiffre de sa population n'autorisait aucunement la province à avoir ce nombre de représentants. Si l'on avait divisé le chiffre de

la population de l'île du Prince-Edouard telle qu'elle était en 1873 par l'unité de représentation fixé dans l'article 51 du statut pour la province de Québec, l'île du Prince-Edouard n'aurait aucunement eu droit à six représentants : elle aurait à peine eu droit à cinq. D'autre part, cette province, depuis l'époque où il avait été question pour la première fois d'établir la confédération, n'avait cessé de demander des conditions plus favorables, n'avait cessé de demander un plus grand nombre de représentants: et lorsqu'on en vint à arrêter les conditions de l'union, la province stipula, du consentement du Dominion, qu'elle aurait une représentation plus nombreuse que celle à laquelle lui donnait droit le chiffre de sa population.

C'était une concession que le gouvernement fédéral pouvait à bon droit faire à n'importe quelle province, surtout à l'île du Prince-Edouard et à Terreneuve. Ces colonies n'étaient pas tenues de se soumettre à la loi de l'Amérique septentrionale anglaise aux mêmes conditions imposées aux provinces qui, dès l'origine, s'étaient confédérées. Le Parlement du Canada pouvait leur accorder une représentation plus nombreuse que celle à laquelle elles auraient eu droit aux termes de la loi constitutionnelle, si l'on avait tenu compte du chiffre de leur population. C'est ce que pensait avoir obtenu l'île du Prince-Edouard, mais par manque de prévoyance, elle tomba sous le coup de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, et ne put réclamer que cinq représentants dans cette Chambre, aux termes de la loi telle qu'interprétée par la cour suprême du Canada. Supposons que la population du Canada et celle de la province de Québec augmentent dans les proportions qu'on a constatées au cours de la dernière période décennale : dans quelle situation se trouveront les provinces de l'île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, disons, dans vingt-cinq ans ? Nous ne pourrons avoir, alors, qu'un seul représentant ici. Je ne crois pas que ceux qui ont rédigé le traité relatif à l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la confédération, n'ont pas dû penser un seul instant, que cette disposition devait s'appliquer à l'île. C'est une considération que le chef du Gouvernement et son cabinet devraient soumettre au parlement impérial en demandant à ce dernier d'adopter une loi accordant à l'île du Prince-Edouard et aux Provinces maritimes la représentation à laquelle elles ont droit et que les auteurs de la constitution entendaient leur donner.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Je considère que cette question revêt une telle importance pour la population du Nouveau-Brunswick, que je ne puis souffrir qu'on la règle sans que j'exprime mon opinion. La province du Nouveau-Brunswick y a attaché une telle importance que son gouvernement a jugé à propos de soumettre la question à la cour suprême du Canada et d'en appeler de l'arrêt défavorable rendu par ce tribunal au comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre. Malheureusement—j'emploie ce mot à dessein, car je crois que ce fut un grand malheur—le conseil privé confirma le jugement de la cour suprême. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) ayant exposé les conséquences que cette décision a entraînées, il est inutile de traiter cette question au point de vue de la loi, mais je l'envisagerais sous un aspect beaucoup plus important. C'est un fait connu de plusieurs membres de cette Chambre, c'est même un fait historique, que les Provinces maritimes ont eu de graves objections à faire partie de la Confédération. L'histoire a consigné les différends irritants qui avaient surgi entre les anciennes provinces du Canada-Uni, c'est-à-dire entre les provinces de Québec et d'Ontario ; ces différends rendaient impossible l'administration des affaires publiques. Le meilleur moyen de remédier à cet état de choses était de confédérer toutes les provinces anglaises de l'Amérique septentrionale. De là naquit la Confédération.

Personne n'ignore que tout d'abord, l'île du Prince-Edouard refusa carrément de faire fartie d'aucune union. On sait également que les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse refusèrent d'abord de faire partie de la confédération. Ce n'est qu'après de longues et sérieuses discussions qu'elles décidèrent d'accepter le pacte confédératif. Or, je le demande à l'honorable leader du Gouvernement et à toute la députation : à cette époque, aurait-on pu engager ces provinces à faire partie de la confédération, si elles avaient cru qu'un jour elles pourraient avoir une représentation moindre que celle que leur accordait la résolution définitivement adoptée à la conférence de Québec ? J'admets le principe de la représentation des différentes provinces, basée sur la population de ces dernières. On ne saurait sortir de là ; mais ce principe constitue un véritable problème qu'il nous faut envisager et résoudre. En effet, ce principe à mon avis, n'a pas toujours été aussi inviolable et sacré que l'étaient les lois édictées par les Mèdes et les Perses. Quand l'île du Prince-Edouard a décidé de faire partie de la Confédération, on lui accorda six représentants, alors que cette province n'aurait pu avoir que cinq députés si l'on avait tenu compte de sa population. Le même fait s'est reproduit quand la Colombie-Anglaise s'est jointe à la confédération; on lui a accordé six représentants, alors que sa population ne lui permettait pas d'avoir autant de députés. On doit donc de là conclure que le principe de la représentation basée sur la population n'est pas immuable; que nous ne devons pas nous faire scrupule de demander au parlement impérial de modifier notre système de représentation.

Les tribunaux civils, ont malheureusement, décidé que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord nous forçait à diminuer le chiffre de la représentation de certaines provinces,

mais, ainsi que le faisaient observer si habilement l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) et mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) toute la difficulté provient du fait que l'unité de la représentation a été changée; qu'on a élargi considérablement les bornes de la province de Québec ; les choses en sont venues à ce point qu'on ne se préoccupe plus exclusivement de l'entente conclue lors de la confédération. On ne se gêne pas de retrancher deux représentants au Nouveau-Brunswick, un à la Nouvelle-Ecosse et deux à l'île du Prince-Edouard. Cela est permis ; pour une affaire sérieuse, ce n'est pas une affaire très sérieuse.

Personne n'éprouverait d'inconvénient sérieux, si cet état de choses était modifié.

Mais ce que je redoute et qui me semble inévitable, c'est l'effet que pourrait avoir cette augmentation de territoire accordée à la province de Québec. Il est probable qu'avant longtemps le nombre des représentants des Provinces maritimes sera tellement diminué que nous ne pourrons tenir ici le rôle que nous entendions jouer, rôle que les provinces de Québec et d'Ontario, de même que le gouvernement britannique, s'attendaient à nous voir remplir, quand s'est opérée l'union de ces provinces. Il faut bien remarquer que, non seulement l'espace occupé par les Provinces maritimes, est borné, mais qu'encore la possibilité d'accroître notre population ou de la maintenir à son chiffre, n'est pas aussi grande que celle de la province de Québec. Au Nouveau-Brunswick, nous n'avons pas de grandes étendues de terre à concéder, ainsi qu'on en trouve dans la province de Québec.

Nous avons d'immenses étendues de terres d'une grande valeur comme domaine forestier, mais, malheureusement, bien qu'il y ait là d'énormes richesses, cela n'augmente pas le chiffre de notre population. La situation, dans la Nouvelle-Ecosse, est heureusement meilleure. Cette province a des mines et pêcheries très riches, mais, au point de vue agricole, elle ne pourra jamais entrer en comparaison avec la province de Québec. D'un autre côté, bien que la province de l'île du Prince-Edouard possède tous les avantages agricoles qu'on peut désirer, ses bornes sont tellement circonscrites qu'à une époque comme la nôtre, où, avec des machines, un homme peut suffire à autant de travail agricole que trois ou quatre hommes il y a 30 ou 40 ans, nous ne pouvons pas nous attendre à ce que la population de cette province augmente autant que celle de la province de Québec. Par conséquent, les chances d'augmentation normale de population dans les trois provinces maritimes sont très restreintes comparativement à la province de Québec. Nous savons tous qu'un immense territoire vient d'être ouvert à la colonisation au nord de Québec. Ce territoire, qui a été ajouté à cette province depuis la confédération, doit être traversé par le chemin de fer transcontinental. Des terres ont été ouvertes à la colonisation aux sources mêmes des rivières se jetant dans le Saint-Laurent, dans des régions où on n'aurait jamais cru que des colons auraient pu se fixer. Des terres ont été ouvertes à la colonisation qui, en 1866, étaient considérées comme absolument stériles et impropres à alimenter un noyau quelconque de la population. Pour toutes ces raisons, il me semble souverainement injuste que les Provinces maritimes soient forcées de se soumettre à une diminution du chiffre de leur représentation. Malheureusement, l'acte constitutionnel a été interprété par les cours à notre encontre, mais j'estime que nous pouvons, en toute justice, demander à ce parlement d'en déférer auprès du parlement impérial afin de voir à ce que nous obtenions le redressement de ce grief.

M. A. A. LEFURGEY (Prince, I. P.-E.): Je ne me propose pas, Monsieur l'Orateur, de m'étendre bien au long sur ce sujet, d'abord parce que tout cela a déjà été fort bien exposé par les honorables députés qui m'ont précédé, et ensuite, parce que j'ai déjà eu occasion, il y a un an ou deux, quand le bill concernant la représentation était à l'étude, de faire valoir sous ce rapport les droits de l'île du Prince-Edouard. Cependant, je me hâte de dire que j'appuie de tout cœur cette motion. Dans le temps que cette question était en discussion, j'émis l'avis que si ce Parlement ne pouvait pas assumer la responsabilité de donner à l'île du Prince-Edouard la représentation que nous avions lors de notre entrée dans la confédération, et à laquelle nous avons légitimement droit, c'est-à-dire six députés, et si les décisions de la cour suprême et du conseil privé étaient contre nous, des instances devraient être faites par cette Chambre auprès du Trône pour demander que la constitution soit revisée de manière à nous donner satisfaction ; et je crois même qu'alors le très honorable leader du Gouvernement m'a suggéré ce moyen d'en finir avec ces difficultés, et qu'un bon nombre des membres de cette Chambre étaient aussi du même avis. L'honorable député de Lanark (M. Haggart) et l'honorable député de Cumberland (M. Logan) ont parlé dans le même sens. Je crois qu'il vaudrait mieux, si le Gouvernement n'est pas prêt à accepter cette motion, qu'un sous-comité de cette Chambre soit nommé, avec mission de s'enquérir de la situation. Et s'il est démontré, comme j'ai tout lieu de le croire, que l'intention des Pères de la constitution était d'accorder six représentants en perpétuité à l'île du Prince-Edouard, alors je crois que cette Chambre sera tenue en honneur, sur rapport de ce comité, d'adresser une pétition aux autorités impériales afin que cette intention soit dorénavant clairement exprimée dans la constitution. Vu que le conseil privé s'est déjà prononcé dans le sens que nous n'avions pas droit aux six représentants, je crois qu'il conviendrait que cette Chambre s'entremette de quelque manière afin de voir à établir que l'intention

des pères de la confédération soit une fois pour toutes clairement exprimée. Cette intention, pour ce qui se rapporte à l'île du Prince-Edouard, a été mise on ne peut mieux en lumière par l'honorable député de King (M. J. J. Hughes), qui a cité l'opinion des hommes les plus marquants de la conférence de 1864, représentant en cette occasion l'Ile du Prince-Edouard. On y voit que cette question primait alors toutes les autres, et que ce fut l'obstacle qui empêcha dans le temps l'île du Prince-Edouard de se joindre à la confédération. Ses représentants faisaient valoir que, par suite de notre position isolée, et aussi parce qu'il était possible et probable que la population de Québec augmenterait rapidement, nous en arriverions à ne plus avoir un seul représentant. Il est facile de voir, d'après ces citations données par l'honorable député de King, que notre province n'aurait jamais consenti à entrer dans la confédération si on ne lui avait pas assuré qu'elle aurait à perpétuité ses six représentants. Pour une raison ou une autre, cette condition ne fut pas mise dans le contrat, bien que l'intention en fût clairement manifestée, et je crois que nous sommes tenus en honneur de mettre tout cela au clair. Le très honorable leader de cette Chambre a dit en 1903, que nous avions accepté la réduction en deux occasions différentes. En 1882, quand le bill de remaniement était soumis à la Chambre, l'île du Prince-Edouard n'avait droit qu'à cinq représentants d'après le chiffre de sa population, mais elle conserva tout de même ses six représentants. Le très honorable sir J. A. Macdonald était alors premier ministre, et on se rappellera qu'en 1873, il présidait la conférence qui s'est tenue afin de faire entrer l'île du Prince-Edouard dans la confédération. Et on peut en conclure que si on n'avait pas eu l'intention, à cette conférence, d'accorder six représentants en perpétuité à l'île du Prince-Edouard, ce parlement aurait réduit en 1882 sa représentation à cinq. Mais, je le répète, la discussion, à cette conférence, a établi péremptoirement qu'on avait l'intention d'accorder à cette province six représentants en perpétuité. J'ai donc l'espoir que le Gouvernement va s'occuper sérieusement de la chose, car il devra s'ensuivre, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Queen, que si les choses continuent comme par le passé durant une autre décade ou deux, la représentation de l'île du Prince-Edouard finira par être réduite à un seul représentant, et même il ne serait pas impossible que cet unique représentant finirait aussi par disparaître. Les remarques qu'on a faites au sujet du développement de l'étendue de la province de Québec méritent aussi de recevoir toute notre considération. Ce surcroit d'étendue a fait beaucoup augmenter la population de Québec, et il en sera encore plus ainsi à l'avenir, ce qui accroîtra proportionnellement le chiffre de la représentation. Ce surcroît d'étendue équivaut à 59 fois la superficie de l'Ile du Prince-Edouard. On voit donc, Monsieur l'Orateur, que nous avons bien raison de craindre que, si le régime actuel était maintenu, nous verrions avant longtemps arriver le jour où nous n'aurions plus droit à un seul représentant.

M. LEFURGEY.

M. TURGEON propose le renvoi de la discussion.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai tout lieu de croire que plusieurs membres de cette Chambre désirent prendre la parole sur cette question, et comme l'importance en est grande, le Gouvernement n'a aucune objection à l'ajournement du débat.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre aurait pu ajouter, pour plus de franchise, qu'il a lui-même conseillé cet ajournement.

Sir WILFRID LAURIER : Non pas.

M. R. L. BORDEN : Ce sujet est d'une grande importance, et il faut faire en sorte de lui donner une solution. Je compte bien que l'ajournement qu'on propose ne veut pas dire que nous n'entendrons plus parler de cela.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sujet sera inscrit sur le feuilleton de la Chambre pour lundi prochain.

(La motion est acceptée et la suite du débat est renvoyée à un autre jour.)

## MOTION RELATIVE A LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

M. L. A. A. RIVET (Hochelaga) demande le dépôt :

De copies de tous les documents, de la correspondance, des rapports et résolutions reçus par le Gouvernement ou le ministère de la Marine et des Pêcheries, de la chambre de commerce et du Board of Trade de Montréal ou de toute association, ou de tout particulier, concernant la réorganisation ou l'abolition de la commission du port de Montréal.

Monsieur l'Orateur, en faisant cette motion, mon but est surtout d'attirer l'attention de cette Chambre sur une question qui agite profondément l'opinion publique à Montréal et qui intéresse vivement tout le pays. Je veux parler de l'administration du port de Montréal. Depuis quelques années, il existe un courant d'opinion très prononcé en faveur d'un changement dans l'administration des affaires de ce port. Ce courant d'opinion d'abord peu accentué s'est répandu insensiblement et a fini par se manifester d'une façon formelle, dans les principaux organes de la presse, et par voie de résolutions adoptées par la chambre de commerce de Montréal. Ces manifestations d'opinions sont trop importantes, l'état de choses qui en fait l'objet comporte des conséquences trop considérables au point de vue des intérêts généraux de la métropole et du Domi-

nion pour qu'il soit permis à cette Chambre de les ignorer. Et, bien qu'il n'y ait probablement pas un seul membre de cette Chambre qui ne soit au fait de leur existence et qui n'en comprenne toute la portée, j'ai cru qu'il serait à propos d'en faire le sujet des délibérations de cette Chambre. Je n'ai pas l'intention de me livrer à de longues observations. Je me contenterai de signaler à la Chambre l'état de choses et les motifs qui ont engagé l'opinion publique à Montréal à réclamer un changement.

Le port de Montréal, à l'instar de la plupart des ports canadiens, est administré par une commission, dans laquelle le gouvernement fédéral, les chambres de commerce, la cité de Montréal, la fédération des armateurs et la bourse des céréales possèdent des représentants.

Ce mode d'administration existe depuis cinquante ans.

En 1852, les pouvoirs exercés par la Maison de la Trinité qui avait alors juridiction sur le port de Montréal, et aussi sur le chenal des navires et la navigation dans les eaux du Saint-Laurent, furent transportés à une corporation créée par une disposition statutaire, sous le nom de "Les Commissaires du havre de Montréal".

En 1855, par une autre loi, ce corps fut composé de cinq membres, dont trois nommés par le Gouvernement, un par la Chambre de Commerce et l'autre par la fédération des armateurs. La constitution de la commission fut modifiée à deux reprises. La commission renferme aujourd'hui onze membres dont six représentent le Gouvernement et cinq la municipalité de Montréal, le Board of Trade, la Chambre de Commerce, la Bourse des céréales de Montréal et la fédération des armateurs.

En 1889, en vertu d'une loi fédérale, la juridiction sur le chenal du Saint-Laurent et la navigation entre Montréal et Québec fut enlevée aux commissaires du port et le Gouvernement prit à sa charge la dette de $3,000,000 que les commissaires avaient contractée pour le creusement et les améliorations du chenal.

En 1903, le Parlement adopta une autre loi qui attribua au ministère de la Marine et des Pêcheries la juridiction que le ministère des Travaux publics avait jusqu'alors exercée sur les améliorations du port. Telle est aujourd'hui la situation en ce qui a trait à l'administration du port de Montréal. Ce genre d'administration a-t-il été satisfaisant pour la ville et le pays en général? Je n'hésite pas à répondre affirmativement. Depuis cinquante ans, la commission a accompli des améliorations considérables, non-seulement dans le port mais aussi dans le chenal des navires. Il serait inutile de les énumérer en détail. Qu'il me suffise de dire que les commissaires ont, règle générale, eu conscience de leurs responsabilités et ont fait nombre d'améliorations qui ont facilité aux navires océaniques la navigation dans les eaux du Saint-Laurent et ont attiré dans le port de Montréal un trafic qui, autrement, se serait dirigé vers les ports des Etats-Unis.

Parmi ceux qui ont obtenu ces heureux résultats, je me sens tenu de citer le nom d'un homme dont la mémoire est encore chère aux citoyens de ce pays. J'ai nommé l'honorable John Young. Tous ceux qui sont ici savent que l'honorable John Young a plus fait que n'importe qui pour améliorer la route du Saint-Laurent et le port de Montréal. Une loi adoptée l'an dernier a permis aux commissaires du port de lui ériger un monument dans l'un des squares de la ville, en commémoration des grands services qu'il a rendus, non seulement, à la province mais au Canada tout entier.

Je dis donc que l'administration du port de Montréal par les commissaires a été généralement fructueuse et satisfaisante.

Comment se fait-il alors qu'il y ait un mouvement tendant à l'abolition ou à la réorganisation de la commission ?

C'est que depuis quelques années, il semble que l'administration du port n'ait pas répondu à l'attente des citoyens de Montréal et du Dominion, si j'en juge par les opinions exprimées par les principaux financiers, les commerçants et, surtout, les armateurs.

Pour répondre aux besoins croissants du commerce et de l'industrie, pour lutter avantageusement avec les routes étrangères, principalement avec la route de New-York, les commissaires ont dû entreprendre il y a quelques années, des améliorations importantes dans le port, telles que constructions de quais à haut niveau, d'élévateurs à grains et de hangars permanents.

Quelques-uns de ces travaux sont terminés, les autres sont en voie d'exécution. Il est certain qu'ils n'ont pas été faits et qu'ils ne se font pas avec la célérité qu'exigent les conditions créées par le développement prodigieux du commerce et par la concurrence étrangère.

Ces retards ont créé et créent non seulement de vifs désappointements, mais encore un tort considérable. Par suite de l'outillage incomplet du port, une partie du trafic de l'Ouest, qui prenait la route du Saint-Laurent, se dirige maintenant vers les ports américains.

Sur ce point les opinions varient. Une opinion qui a cours dans certains milieux préconise la municipalisation du port. Un journal français de Montréal a parlé de ce système, mais plutôt pour le condamner. C'est aussi mon avis. Le port de Montréal ne doit pas être une propriété municipale. J'ai la plus grande confiance dans la sagesse administrative des édiles de Montréal, et je n'ai pas de doute qu'ils sauraient s'imposer tous les efforts et tous les sacrifices nécessaires pour améliorer le port. Mais je suis d'opinion que le port de Montréal doit rester sous le contrôle et la juridiction du gouvernement fédéral.

Le commerce a aussi proposé deux systèmes importants. Je fais allusion à la résolution adoptée par la chambre de commerce et au mémoire du Board of Trade, de Montréal.

La résolution de la chambre de commerce est ainsi conçue :

Attendu que la chambre de commerce déplore la lenteur apportée à l'exécution des travaux dans le port de Montréal ;

Attendu que cette chambre, avec le pays, reconnaît la nécessité de déclarer le port de Montréal, port national.

Résolu : Que cette chambre prie le gouvernement du Canada de faire adopter, dès cette session, la législation nécessaire pour lui donner le contrôle absolu de l'administration du port de Montréal.

Ce système c'est l'abolition de la commission et la nationalisation du port de Montréal.

L'opinion du Board of Trade est exposée dans un mémoire qu'il a adressé à l'honorable L.-P. Brodeur. Ce mémoire est rédigé dans les termes suivants :

Board of Trade de Montréal,
Montréal, 15 mars 1906.

A l'honorable M. L. P. Brodeur,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Le mémoire du conseil du Board of Trade de Montréal expose respectueusement :

Que vos requérants ont fréquemment insisté auprès du gouvernement fédéral sur l'importance pour l'Etat de prendre à sa charge les obligations des commissaires du port de Montréal et les frais d'entretien de ce port afin de libérer à jamais le commerce national des redevances qu'il doit présentement acquitter ;

Que le gouvernement fédéral a dépensé de fortes sommes d'argent pour le système des canaux, le chenal du Saint-Laurent et les aides à la navigation afin de développer le commerce de transport du Canada, et qu'il manquera le but qu'il désirait atteindre en faisant ces dépenses, si les droits de port ne sont pas supprimés à brève échéance et si Montréal ne devient pas un port libre ;

Que les progrès du commerce et l'accroissement des moyens de transport exigent impérieusement qu'on mette promptement la dernière main aux améliorations projetées du port de Montréal ;

Que, malheureusement, pendant plusieurs années, les travaux d'amélioration du port ont été inutilement différés et qu'aujourd'hui même, la cause de la désunion qui règne au sein de la commission et parmi ses employés, les travaux sont suspendus et ont été retardés au cours de l'année dernière ;

Que, bien que l'ouverture de la navigation doive avoir lieu dans quelques semaines, par suite de cet arrêt des travaux, il n'y a pas plus de mouillages dans le port de Montréal qu'à la clôture de la saison dernière, ce qui nuira sérieusement au commerce du port ;

Que vos requérants sont d'avis que les intérêts du port de Montréal et de la vaste partie du Canada qu'il dessert exigent que les améliorations projetées soient menées à bonne fin sans aucun délai ;

Qu'ils sont aussi d'avis que le parachèvement rapide des travaux ne pourra avoir lieu sans la réorganisation de la commission du port ;

M. RIVET.

Qu'ils insistent, par conséquent, pour que le gouvernement fédéral prenne immédiatement des dispositions tendant à effectuer cette réorganisation, en déposant au plus tôt, au cours de la présente session du parlement, un projet de loi à l'effet de modifier la loi de manière à réduire de onze à trois le nombre des commissaires ; et qu'ils considèrent que ces trois commissaires devront être au courant des besoins du commerce, de la marine marchande et des compagnies de transport de la ville et, moyennant une généreuse rétribution, consacrer une grande partie de leur temps à l'accomplissement de leurs devoirs ;

Que vos requérants sont d'avis que, si cette réorganisation de la commission doit avoir lieu, l'intérêt bien entendu du port de Montréal serait de permettre au Board of Trade, dont les membres fournissent une grande partie des recettes prélevées sur les chargements, de choisir, par l'entremise de son conseil, l'un de ces trois commissaires tant que le gouvernement fédéral ne sera pas prêt à prendre à sa charge les obligations de la commission du port.

(Signé) P. H. MATHESON,
Président.

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

Au nom du conseil du Board of Trade
de Montréal, 15 mars 1906.

M. BERGERON : Quels sont les signataires de ce document.

M. RIVET : M. P.-H. Matheson, le président et M. Geo. Hadrill, le secrétaire du Board of Trade de Montréal.

Ce dernier système paraît plus conservateur que le précédent. En réalité, il est le même, puisque tous deux tendent au même but, faire du port de Montréal, un port franc.

Le port de Montréal doit-il être déclaré port franc et mis sous le contrôle du Gouvernement ? Cette proposition s'impose à la considération sérieuse du Gouvernement et de cette Chambre. De 1852 à 1889, le chenal du Saint-Laurent a été sous le contrôle des commissaires du port qui ont accompli de grandes améliorations, je l'avoue ; en 1889, sur les représentations répétées des commissaires, le Gouvernement s'empara des travaux du chenal. Pour quel motif ? Parce que ces travaux n'avaient pas un caractère local, mais étaient exécutés dans l'intérêt général du Dominion. Le même argument ne s'applique-t-il pas au port de Montréal ?

Voilà pourquoi la plupart des hommes d'affaires qui ont étudié ce problème avec impartialité et qui comprennent que la concurrence et les progrès de notre commerce exigeront le développement de nos installations terminales, prétendent que dans un avenir prochain, le parlement du Canada sera appelé à nationaliser le port de Montréal et à le déclarer port franc. Il y a lieu de se demander si l'heure n'est pas arrivée de compléter la tâche entreprise en 1889.

Quelle solution faut-il donner au problème ? Pour ma part, je suis prêt à me rallier à tout plan, à toute politique que le gouvernement jugera à propos d'adopter dans l'intérêt du pays. J'ai déclaré que les

travaux d'amélioration du port de Montréal ont subi des retards préjudiciables. Ceux qui ont observé de près l'administration du port attribuent à trois causes la lenteur apportée à l'exécution des travaux. D'abord l'absence d'une entente parfaite entre le gouvernement fédéral et les commissaires. Chacun sait que la plupart des travaux ont été exécutés grâce à des avances faites par l'Etat. Actuellement, la dette totale de la commission est de $7,200,000. Sur cette somme $5,020,000 sont dus au Gouvernement fédéral. Ces prêts ont été autorisés par le Parlement à la condition que toutes les améliorations seraient exécutées avec le concours et l'approbation du Gouvernement représenté, en premier lieu, par le ministre des Travaux Publics et, ensuite, par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Cette collaboration, cette dualité de pouvoirs pour être efficace, suppose l'harmonie des relations, l'entente parfaite.

Je regrette de constater que depuis quelques années, cette harmonie, cette entente, n'a pas existé et que son absence a paralysé l'exécution de travaux essentiels dans le port de Montréal.

Ai-je besoin de rappeler les difficultés et les attermoiements qui ont marqué les rapports de l'ex-ministre des Travaux publics, l'honorable M. Tarte, avec les commissaires du port, au sujet du plan général des quais à haut niveau ?

Pourtant, chacun sait que l'honorable M. Tarte a fait preuve de clairvoyance et a déployé beaucoup d'énergie et de bonne volonté au sujet de ces améliorations et que finalement l'opinion publique lui a donné gain de cause.

L'honorable M. Préfontaine, de regrettée mémoire, n'a-t-il pas rencontré beaucoup d'obstacles dans l'exécution de ses projets en rapport avec les hangars permanents ?

Je ne prétends pas que dans chaque cas, les commissaires devaient faire le sacrifice absolu de leurs prétentions. Je soutiens seulement qu'ils n'ont pas toujours fait preuve de conciliation et prêté une attention suffisante aux représentations du Gouvernement. En tenant ce langage, je n'entends jeter de blâme sur aucun membre de la commission.

Une autre condition essentielle au bon fonctionnement de l'administration du port, c'est l'harmonie des rapports entre les membres de la commission.

Il est regrettable que depuis quelques années la commission ait donné le spectacle de divisions intestines, qui ont paralysé les travaux. L'administration d'un grand port comme Montréal ne doit-elle pas en outre faire l'objet principal, sinon exclusif, de l'attention et des travaux de ceux qui la dirigent ?

Les commissaires actuels sont tous des citoyens éminents, parfaitement honorables, ayant atteint par leur talent et leur travail la première place dans leur sphère d'action respective et jouissant de la confiance de leurs concitoyens.

Pour ma part, j'admire, j'estime et je respecte absolument tous les membres de la commission, spécialement mon collègue et ami, l'honorable M. Robert Bickerdike qui, depuis 1896, consacre, en sa qualité de commissaire du port, une partie de son temps et de son énergie, à l'administration du port de Montréal.

Mais après tout, les commissaires sont forcés de ne s'occuper que d'une manière bien secondaire de l'administration du port, et ne peuvent y consacrer que quelques heures par semaine, dérobées à leurs occupations, pour les uns très nombreuses et très considérables.

Peut-on s'étonner que la besogne s'accumule et que les affaires du port en souffrent ?

Quant à la nature des changements à faire, je déclare que je n'ai rien à proposer dans le moment. Tout ce que je réclame, me faisant en cela l'écho de l'opinion publique à Montréal, et le modeste défenseur des intérêts de mes commettants, c'est que le Gouvernement agisse sans retard et modifie l'administration du port de Montréal d'une façon plus conforme aux besoins de ce port.

Encore une fois, il ne s'agit pas d'une question d'un intérêt purement local. La question est plus vaste et plus importante ; elle est essentiellement nationale.

Ce n'est pas moi qui le déclare. Dans un rapport adressé à la commission du port de Montréal, en 1852, par des ingénieurs américains, MM. John Childe, W. J. McAlpine et James P. Kirkwood, au sujet des améliorations à faire dans le port de Montréal et dans la voie du Saint-Laurent, je trouve les conclusions suivantes :

> L'amélioration du chenal du Saint-Laurent, à Montréal même et dans les environs, et le creusement du port projeté ne sont pas des questions d'un intérêt purement local mais des problèmes d'une importance nationale dont la solution assurera le succès définitif du plan d'ensemble des travaux publics du Canada.

Ce rapport qui est très élaboré, démontre un fait aujourd'hui universellement admis, savoir, que les voies de transports par eau sont les plus avantageuses et les plus économiques, et que de toutes ces voies dans l'Amérique du Nord, la voie du Saint-Laurent est la meilleure.

Ce rapport démontre aussi que la position de Montréal, à la tête de la navigation océanique, au pied des grands rapides, fait de son port le plus avantageux de cette grande route maritime et lui assure la suprématie sur tous les ports américains pourvu qu'il soit convenablement aménagé et outillé.

D'après ce rapport, la seule voie d'eau capable de faire une concurrence sérieuse à la voie du Saint-Laurent, c'est la voie de New-York et Buffalo. Mais cette voie ne saurait

lutter avantageusement si le port de Montréal est pourvu des améliorations et des accommodations nécessaires, pour recevoir le trafic qui lui est naturellement destiné.

Je pourrais établir par d'autres témoignages absolument irréfutables que le port de Montréal est intimement lié au développement du commerce national, et que, pour ce motif, il est le grand port de mer canadien. Nous n'avons pamais prétendu qu'il est le seul port, comme le déclare un écrit que j'ai lu l'autre jour. Nous soutenons seulement, avec les hommes de l'art, de la finance et du commerce, qu'à cause de sa situation géographique, ce port est le seul qui puisse assurer la suprématie de la voie du Saint-Laurent.

C'est à ce point de vue qu'il faut se placer pour apprécier son importance. Toutes les provinces, toutes les parties du pays sont également intéressées au développement de cette route. Que nous soyons de Québec, d'Halifax ou de Montréal, nous avons le devoir d'envisager cette question au point de vue des intérêts généraux du pays.

Le moindre retard apporté à sa solution est un coup porté à la prospérité du pays.

J'ai confiance que le Gouvernement continuera avec vigueur la politique d'amélioration de la voie du Saint-Laurent qu'il a inaugurée et poursuivie depuis 1896. Il jugeait alors, comme il juge aujourd'hui, que c'était la manière d'attirer, d'alimenter nos voies navigables, non seulement au moyen de notre trafic mais, aussi, une partie des produits des états de l'ouest. Nous y avons réussi jusqu'ici mais, je le répète, faute des installations nécessaires, nous avons perdu du terrain depuis quelques années.

J'ai confiance que le nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable M. Brodeur, dont le patriotisme, l'énergie et le talent sont à la hauteur de la tâche qui lui a été confiée, rendra justice à notre voie nationale et au port de Montréal, en particulier, et qu'il poursuivra les améliorations entreprises par ses prédécesseurs.

C'est à lui que je m'adresse pour obtenir les réformes que l'opinion publique réclame dans l'administration de notre port national. Qu'il accorde ces réformes et il acquerra pour lui et pour son gouvernement, de nouveaux titres à la confiance et à la gratitude des citoyens de ce pays.

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

## Reprise de la Séance.

### ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER WEST ONTARIO PACIFIC.

La Chambre passe à la discussion en comité sur le bill (n° 26) relatif à la compagnie du chemin de fer "West Ontario Pacific."

M. RIVET.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

### 3e LECTURE.

Après délibération sommaire en comité, de quatre propositions de loi d'intérêt privé,

La 1re (bill n° 22), relative à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—(M. Calvert);

La 2e (bill n° 19), relative à la compagnie du chemin de fer "South Ontario Pacific." —(M. Guthrie);

La 3e (bill n° 24), relative à la compagnie du chemin de fer de Campbellford à l'Ouest du lac Ontario.—(M. McColl);

La 4e (bill n° 28), relative à la compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo. —(M. Sloan.)

M. SPROULE : Cette proposition de loi autorise l'exécutif à accorder à la compagnie intéressée la permission de construire des embranchements ayant trente milles de longueur.

M. FITZPATRICK : J'ai déjà appelé l'attention de la Chambre sur l'équivoque à laquelle pouvait prêter le mot "période". On ne peut dire s'il s'agit de deux ou de cinq ans. Je propose qu'on ajoute les mots suivants : "une période de cinq ans."

(Le comité fait rapport et le bill est lu une 3e fois et adopté.)

### DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE VANCOUVER A L'Ile LULU.

La Chambre passe à la discussion en comité sur la proposition de loi (bill n° 29) relative à la compagnie du chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu.

Sur l'article 1er :

La Vancouver and Lulu Island Railway Company peut, dans les cinq ans à compter de la présente loi, construire et achever les chemins de fer et embranchements qu'elle est autorisée à construire ; mais pour ce qui des dits ouvrages n'aura pas été construit, à l'expiration du dit délai, les pouvoirs de la dite compagnie cesseront et prendront fin.

M. DEMERS : Lorsque ce bill a été discuté en comité, on a retranché les mots "et embranchements", ce qu'on n'aurait pas dû faire, à mon avis. L'article 2e décrète qu'on ne pourra commencer la construction d'un nouvel embranchement qu'après en avoir obtenu la permission de l'exécutif. Ce dernier peut prolonger cette faveur durant plusieurs années.

M. SPROULE : Ce bill contient une disposition obligeant la compagnie à commencer ces travaux au cours des deux ans qui suivent la date de l'arrêté du conseil.

M. DEMERS : Oui. Mais d'après cet article tel qu'adopté, nous accordons à la com-

pagnie intéressée, deux ans pour commencer la construction d'un embranchement sur chacune de ces sections. Nous savons à quoi nous en tenir quant au délai accordé pour commencer et finir ces travaux. Mais si l'on permet à cette compagnie de construire ces embranchements dans l'espace des deux années qui suivent le décret ministériel, on ne saurait à quoi s'en tenir, puisque l'exécutif pourrait accorder ou refuser cette permission d'ici à cinquante ans s'il le veut. Voilà pourquoi je dis que nous devrions adopter cette proposition de loi telle que soumise, et accorder à cette compagnie la permission de construire, dans l'espace de deux ans, sa ligne principale et les embranchements qui s'y raccordent. Je demande que les mots "et embranchements" restent dans le texte.

M. LENNOX : Il me semble qu'il y a erreur sur cette question. Le statut que cette proposition de loi a pour but de modifier, se rapportait à la construction d'une voie principale et de divers embranchements. La Chambre, siégeant en comité, a été mise au fait que l'exécutif aurait le pouvoir d'autoriser la construction de différents embranchements dont la longueur ne devait pas dépasser trente milles. Il a été compris alors, si je ne me trompe, que cette règle s'appliquerait à la ligne principale et aux différents embranchements mentionnés au statut déjà en vigueur. Par contre, on a voulu que le Gouvernement pût empêcher cette compagnie de construire les embranchements nouveaux, tout en constatant qu'il serait injuste de limiter à deux ans la période au cours de laquelle on pourrait commencer ces travaux.

Le comité a fait rapport sur ce bill en ne mentionnant pas ce détail sur lequel tout le monde était tombé d'accord, pourtant. Je crois qu'il vaudrait mieux renvoyer cette proposition de loi au comité, et c'est ce que je propose.

M. CAMPBELL : Je puis dire que ce bill, ainsi que vient de déclarer mon honorable ami de Simcoe (M. Lennox), se rapporte à une ligne de chemin de fer et à certains embranchements qui s'y rattacheraient. Les mots " et embranchements " ont été retranchés par le comité et l'on a inséré un autre article décrétant qu'il fallait commencer la construction de ces divers embranchements dans les deux ans qui suivraient le décret ministériel et que ces travaux devaient être terminés dans l'espace de cinq ans. Je crois ne pas me tromper en disant que c'est là la décision adoptée par le comité. Au reste, le second article explique le premier.

M. LENNOX : Je n'ai jamais compris qu'il fût question d'un autre article.

M. DEMERS : On a prétendu qu'on ne devait pas accorder ce pouvoir à la compagnie, le Parlement devant conserver sa maîtrise. On vient d'adopter une proposition de loi qui oblige une certaine compagnie de construire, dans l'espace de deux ans, sa ligne principale et les divers embranchements qui s'y relient. Pourquoi une compagnie aurait-elle le droit de construire ses embranchements dans le cours de cinquante années peut-être ? A mon point de vue, ce n'est pas là une politique sage. L'autre jour, l'honorable ministre des Chemins de fer combattait cette politique, en disant que le Parlement ne devrait pas accorder de privilèges semblables. A mon avis, je crois que nous devrions adopter ce bill tel que soumis d'abord. Je propose donc que l'article 1er de la loi présentée ne soit pas modifié.

M. BARKER : Il me semble que l'article 1er a sa raison d'être, du moment que nous avons adopté l'article 2 et que nous retranchons les mots " et embranchements."

M. DEMERS : Je m'oppose à ce qu'on retranche ces deux mots, car il faudrait les rétablir dans le texte, si nous n'adoptons l'article 2.

M. BARKER : Ne vaudrait-il pas mieux discuter d'abord l'article 2 ?

M. SPROULE : Il faut remarquer que cette disposition qu'on ne trouve pas d'ordinaire dans une proposition de loi semblable, se trouve mentionnée dans le premier bill soumis. Le secrétaire du Canadien-Pacifique était présent quand le comité a discuté cette question ; il a défendu ce bill et affirmé que tout avait été préparé en vue des effets que procurerait l'adoption de cet article ; que ce serait commettre une injustice à l'égard des personnes qui avaient risqué de l'argent dans cette entreprise, si cette disposition n'était pas adoptée. Le comité se rendit à ses raisons, bien que cette disposition fut contraire au principe déjà adopté et mis en pratique, et qu'elle semblât être tout à fait irraisonnable.

M. DEMERS : La pétition et le bill de la compagnie sont devant la Chambre ; nous sommes au courant de ses vœux et nous savons qu'elle demande non pas l'article 2, mais l'article 1. Il n'y a donc pas lieu de récriminer.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Il a été ajouté au bill une nouvelle disposition à titre d'article 2, dont voici la teneur.

Ces lignes d'embranchement seront commencées dans le cours de deux ans et complétées dans le cours de cinq ans, après que leur construction aura été autorisée par le gouverneur en conseil. Si ces lignes d'embranchement ne sont pas ainsi commencées ou ne sont pas terminées et mises en exploitation dans le cours desdites périodes respectivement, la faculté de construction conférée à la compagnie cessera et deviendra caduque, en ce qui concerne ces parties desdites lignes d'embranchement demeurées alors inachevées.

M. LENNOX : Je vais tâcher de me procurer le texte de la loi même. Il n'est guère possible de s'entendre sans connaître, au préalable, ce qu'on nous demande. Si j'ai

bien saisi le sens des explications données ces jours derniers, voici quelle serait la situation : La loi primitive statue sur la construction de la ligne-mère, et des lignes d'embranchement définies de la façon ordinaire ; en outre, sur la construction de lignes tributaires, indéfinies sous l'empire d'un décret de l'exécutif, à toute époque future, et ne dépassant pas 30 milles de longueur. Cet article, ainsi rédigé, était censé s'appliquer au tronc principal et aux lignes d'embranchements définies, prescrites par la loi primitive ; et s'il en est ainsi, les mots " et embranchements " doivent demeurer inscrits à l'article, dans sa rédaction actuelle. Je n'ai pas compris qu'il fallût retrancher les mots en question. En outre, je ferai observer que d'après sa véritable interprétation, cet article ne devait pas s'appliquer aux embranchements dont l'Exécutif pourrait autoriser la construction ; autorisation qui, peut-être, ne se réaliserait que dans dix ou quinze ans, nulle disposition n'obligeant la compagnie à commencer la construction de ces travaux dans l'intervalle des deux années suivant l'adoption de la loi. Il faut donc que les deux articles demeurent inscrits à la loi, et c'est ainsi que l'a compris le comité, à cette époque. L'honorable député prétend qu'il ne convient pas que le Parlement établisse pareille disposition autorisant l'exécutif à rendre décret : mais à cette objection je réponds que la chose semble parfaitement légitime ici, puisqu'on a commencé l'entreprise, effectué des dépenses et obtenu des capitaux pour l'exécution du projet, sur la foi de cette loi. En d'autres circonstances, je verrais d'un fort mauvais œil s'établir ce système consistant à légiférer par voie de décret de l'exécutif ; mais dans l'affaire dont il s'agit, le comité tout entier a souscrit à la même opinion, pensant qu'il convenait de tenir compte des circonstances et de la situation réelle.

M. DEMERS : C'est là une question fort importante. Elle intéresse une île, un territoire de peu d'étendue, et il s'agit d'accorder l'autorisation illimitée de construire des embranchements.

M. LENNOX : Comme les promoteurs de ce projet de loi ne sont pas ici, il serait préférable de le renvoyer au comité, afin qu'il le remette à l'étude. Je propose donc que le bill soit renvoyé au comité.

M. CAMPBELL : Le comité des chemins de fer, après avoir mûrement étudié la question, a condamné, presque d'une seule voix, l'autorisation accordée il y a cinq ans, pour construction de lignes d'embranchement de 30 milles de longueur au plus, et cela par voie de décret de l'exécutif. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a pensé que le Parlement ne devait pas prendre pareille attitude et il se montra hostile à la consécration de ce principe dans toute autre proposition législative présentée à la Chambre depuis cette époque.

M. LENNOX.

Toutefois, ce pouvoir, en ce qui concerne le bill à l'étude, ayant été accordé, il y a cinq ans, il devient bien difficile, aujourd'hui, de le révoquer. Si nous laissons au projet de loi sa rédaction actuelle, sans y ajouter ce deuxième amendement, la compagnie en question aura la faculté illimitée de construire des embranchements. D'après le texte du deuxième article, dont le président nous a donné lecture, nous apportons quelque restriction à cette faculté et, après que la compagnie a obtenu de l'Exécutif l'autorisation de construire ces embranchements, nous l'obligeons à en commencer les travaux dans le cours de deux ans. Faute de se conformer à cette disposition, elle est ici déclarée déchue de ses pouvoirs. Les membres du comité se sont presque tous rangés au même avis au sujet des dispositions du second article dont le président a donné lecture et dont le greffier a plus tard, fait la rédaction régulière. Cette rédaction traduit bien la pensée et la décision du comité et en pareil circonstances, il me semble, le bill ne saurait soulever de bien graves objections. Supprimez ce deuxième amendement, et vous consacrez la faculté indéfinie de construire des embranchements.

M. DEMERS : Je demande pardon à mon honorable collègue ; mais c'est tout le contraire qui résulterait de la suppression de cet amendement. En conservant à l'article la rédaction que lui a donnée le comité, le délai fixé pour la construction de la ligne mère est parfaitement établi ; ce délai est limité à deux ans et à cinq ans ; mais l'adoption de cet amendement a même un résultat tout opposé. Nous sommes d'accord sur le principe ; le désaccord n'existe que sur les conséquences découlant de cette disposition, et il suffit de lire le texte de cet article pour se convaincre que, dans le but de limiter le délai, il importe d'adopter la rédaction proposée par la compagnie.

M. SPROULE : Si on a retranché de l'article les mots " et embranchements ", c'est que le texte de la loi primitive statue sur l'achèvement des chemins de fer. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique prétend qu'on a obtenu les capitaux nécessaires à l'entreprise, grâce au privilège consacré dans le bill, et que ce serait une injustice d'apporter une restriction quelconque à ce privilège. Puis, afin d'obliger la compagnie à commencer la construction des embranchements autorisés par l'Exécutif dans un délai de deux ans, et de terminer les travaux de premier établissement dans un délai de cinq ans après l'adoption du bill, la Chambre a inséré cet article additionnel.

M. DEMERS : Je propose la réinsertion des mots " et embranchements ", dans l'article 1.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : La règle 72 défend la chose. Ce qui vous reste à faire c'est de proposer que le comité lève sa

séance, rende compte de l'état de la question et puis de laisser à la Chambre le soin d'adopter ou de rejeter cette disposition.

M. HENDERSON : Il existe de graves doutes sur la question de savoir si le comité a eu l'intention de biffer les mots " et embranchements ". Il est impossible de se prononcer à cet égard, à moins de connaître avec certitude le sens précis de la loi de 1901. Ce texte se trouve maintenant sous nos yeux et nous constatons qu'il confirme une loi adoptée par l'assemblée législative de la Colombie-Britannique en 1891 ; or, pour constater avec certitude quelles sont les lignes d'embranchement, il faut d'abord obtenir les statuts de la Colombie-Britannique de cette date. Si la loi primitive autorise la construction de chemins d'embranchement, alors, à mon avis, le comité a eu l'intention d'étendre le pouvoir conféré à cette époque relativement à ces lignes d'embranchement et aux lignes mères. Dans la pensée du Parlement, le nouvel article devait s'appliquer entièrement aux lignes autorisées par ce même Parlement en 1901, lorsqu'il autorisa la compagnie à construire des lignes de trente milles de longueur au plus. Avant d'adopter cet article il est préférable de temporiser, afin de s'assurer si la charte primitive autorise l'établissement de lignes d'embranchement.

M. SPROULE : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses travaux et demande à siéger de nouveau.

(Cette motion est adoptée).

## ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU KOOTENAY A ARROWHEAD.

La Chambre passe à la délibération en comité de la proposition de loi (bill n° 30) relative à la compagnie du chemin de fer du Kootenay à Arrowhead.—(M. Galliher).

M. DEMERS : Je dois faire valoir contre ce bill des objections similaires à celles que j'ai formulées contre le bill (n° 29).

Je propose au comité de lever sa séance, de faire rapport de l'état de la question et de demander à siéger de nouveau.

M. HENDERSON : Cette proposition de loi diffère entièrement du bill (n° 29). Dans le bill à l'étude, il n'est pas fait mention d'embranchemnts définis dans la charte primitive, sauf les embranchements qu'on pourrait construire avec l'autorisation de l'exécutif. A cet égard, ce bill diffère sensiblement de l'autre proposition de loi. Il contient, paraît-il, un article additionnel qui statue sur la prorogation de délai relativement aux embranchements que pourrait autoriser l'exécutif. La rédaction de ce bill est bien celle que le comité des chemins de fer a voulu lui donner.

M. DEMERS : Je m'oppose absolument à la concession de cette autorisation par voie de décret en Conseil.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Je dois informer le comité qu'on a ajouté l'article que voici :

L'article 2 du chap. 86 des statuts de 1901 est amendé par l'addition du paragraphe qui suit : 2. Ces lignes d'embranchement seront commencées dans le cours de deux ans et complétées dans le cours de cinq ans, après que leur construction aura été autorisée par le gouverneur en conseil, et si ces lignes d'embranchement ne sont pas commencées ou ne sont pas terminées et mises en exploitation dans le cours desdites périodes respectivement, les pouvoirs de construction conférés à la compagnie cesseront et deviendront caducs, en ce qui concerne les parties de ces lignes d'embranchement demeurées alors inachevées.

M. LENNOX : Voilà précisément le texte que le comité a approuvé. Nous avons débattu la question de principe, au sein du comité, et à moins qu'on ne veuille infirmer la décision du comité, il faut adopter le bill.

M. HENDERSON : La prorogation de délai ne s'applique à aucune ligne d'embranchement désignée dans cette loi. Cette prolongation de délai se rattacherait aux embranchements dont la construction serait autorisée par voie de décret de l'Exécutif. Nous avons mûrement délibéré au sein du comité des chemins de fer, la question de principe relativement à l'autorisation, par voie de décret de l'Exécutif, de construire un embranchement de 30 milles de longueur et le comité a estimé qu'il serait peu juste de modifier le texte de la loi, parce que la compagnie du chemin de fer avait négocié les obligations sur la foi de cette charte, et toute atteinte portée à ces négociations serait un coup porté par là même aux valeurs données en gage aux capitalistes de la Grande-Bretagne.

M. DEMERS : L'amendement a été accepté au sein du comité, parce qu'il tendait à favoriser la compagnie, mais l'honorable député le sait sans doute, relativement à l'un de ses bills on nous a donné lecture d'une lettre venant des intéressés de la Grande-Bretagne protestant contre une prolongation exagérée de délai.

M. McINTYRE : J'appelle l'attention du ministre sur un point se rattachant à tous les projets de loi relatifs aux chemins de fer, bien que cette observation ne s'applique pas spécialement à la mesure en discussion.

La règle 53 prescrit le dépôt devant le comité, d'une carte indiquant la ligne projetée. Dès que le comité lève sa séance, cette carte disparaît et on la transmet, parait-il, au comité du Sénat. Alors elle n'appartient plus ni à la Chambre ni au ministère des Chemins de fer. A mon avis, cette carte devrait demeurer dans les archives du mi-

nistère des Chemins de fer ; car éventuellement, la compagnie transmettra au ministère ses plans et devis pour la construction du chemin de fer et alors le ministre ne sera pas en mesure de bénéficier du plan en question indiquant le tracé de la route du chemin de fer adopté par le comité du Parlement. Le ministre devrait veiller à ce que la carte, déposée devant le comité, demeure la propriété, soit du comité, soit du ministère des Chemins de fer, afin que, lorsque les plans et devis seront déposés plus tard au ministère, le ministre puisse connaître le tracé du chemin de fer approuvé par le comité.

M. EMMERSON : Lorsque le bill tendant à modifier la loi des chemins de fer sera soumis à la Chambre, il y figurera probablement un article prescrivant à ceux qui formulent des demandes, sous l'autorité de l'article 122 de la loi des chemins de fer, de soumettre avec leurs demandes soit l'original de la carte, utilisée devant le comité pour l'obtention de la charte, soit un exemplaire authentique de cette carte qui pourra servir de preuve, lorsque la question du tracée sera débattue.

(La motion tendant au renvoi de la discussion sur la proposition de loi est repoussée.)

Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

## RETRAIT D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture de la proposition de loi (bill n°58) relative à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.—M. McCarthy (Simcoe).

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : Monsieur l'Orateur, je désire déclarer que, l'autre jour, en mon absence, le député de Wellington-sud (M. Guthrie), a présenté un bill qui se trouvait sur mon pupître comme s'il eut dû être présenté, mais qui n'était pas le projet de loi voulu. Je demande donc à substituer au bill présenté, celui que j'ai sous les yeux. Bien que ce soit une mesure importante ; elle est fort simple. Tout se résume à demander, en conformité de l'article 111 de la loi des chemins de fer de 1903, le pouvoir de faire une émission de $25,000,000 de capital-actions, ainsi que prescrit par cet article.

M. SPROULE : Avant d'être présenté, il faut que ce bill soit soumis au comité des ordres permanents, et que ce comité ait fait rapport à cet égard.

M. LEIGHTON McCARTHY : Ce n'est pas le bill qui est soumis au comité des ordres permanents, mais c'est la pétition même. Les pétitionnaires demandent l'adoption d'un bill tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer à faire une émission de capital-actions, jusqu'à concurrence de la somme mentionnée. Et cette pétition, après avoir reçu l'approbation du comité, a été l'objet d'un rapport.

Sir WILFRID LAURIER : Substituer un bill à un autre serait créer un précédent dangereux. Sans doute, il n'y a pas lieu de présenter de pétition pour ce bill, puisque le comité des ordres permanents a déjà dressé un rapport sur une pétition en ce sens ; seulement, on a substitué, par erreur, un projet de loi à un autre. Que l'honorable député veuille bien retirer ce bill, et présenter un autre projet de loi de façon à ce que la 2e lecture ait lieu lundi.

(Le bill est retiré.)

## 2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

M. LEIGHTON McCARTHY propose la 2e lecture de la proposition de loi (bill n° 16) tendant à modifier la loi sur l'inspection des bateaux à vapeur.—1898.

L'honorable M. L. P. BRODEUR : Rien n'empêche que le bill ne soit adopté en deuxième délibération, pourvu qu'il soit soumis au comité qui a étudié le projet de loi relatif aux certificats des capitaines et seconds de navires. C'est le même principe qui est consacré dans les deux bills.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la deuxième fois et renvoyé à ce comité spécial.)

## DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA SURETE DES NAVIRES.

La proposition de loi (bill n° 48) tendant à modifier la loi sur la sûreté des navires —(déposé par M. Sinclair)—est lue pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

Sur l'article 1er.

M. STOCKTON : Le promoteur du bill voudra-t-il bien nous en expliquer l'objectif ?

M. SINCLAIR : Ce bill tend à corriger une singulière anomalie qui existe dans le texte de la loi. Dans sa teneur actuelle, la loi est censée s'appliquer aux vaisseaux du type suranné, qui n'avaient pas de ponts couverts. Il existe aujourd'hui un nouveau type de navires connus sous le nom de navires à ponts couverts ; et l'interprétation que le conseil du commerce impérial donne à la loi, c'est qu'il n'est permis de transporter du bois de construction entre le pont supérieur et le pont couvert qu'à la hauteur de trois pieds, tandis qu'il y a huit ou neuf pieds d'espace entre le premier pont et le pont couvert. Ce dernier espace est couvert

et aussi bien protégé que toute autre partie du navire. La loi actuelle permet le transport de la fonte en gueuse, de la houille ou de toute autre matière encombrante, mais elle défend le transport du bois de construction. Si ce bill devient loi, les madriers et les articles en bois pourront se transporter dans cet espace. Voilà la curieuse anomalie qui existe dans la loi. Je cherche à remédier à cette anomalie en rayant l'article, et si l'amendement proposé est adopté, les propriétaires de navires seront en mesure de transporter non seulement la houille ou les articles encombrants de tout genre dans cet espace, mais en outre les planches et les madriers. Il est singulier que pareille anomalie existe dans la loi, mais il en est réellement ainsi. Le parlement impérial, paraît-il, est en voie d'adopter un amendement dans le but de remédier à la même erreur, et, je propose que ce bill n'entre en vigueur qu'après la mise en vigueur de la loi impériale. Si cette disposition est adoptée, j'ai l'intention de proposer qu'on ajoute au bill un article portant qu'il ne deviendra en vigueur que sur proclamation de l'exécutif.

M. DANIEL : Cet article, sans doute, tend à autoriser les navires à porter un chargement de planches, à partir d'une certaine date ?

M. SINCLAIR : Il vise à autoriser les navires à transporter entre le premier pont et le pont couvert des chargements de madriers, chose qui n'est pas permise aujourd'hui. La loi actuelle autorise les navires à transporter sur le pont toute espèce de matériaux, sauf le bois. Voilà ce à quoi je veux remédier.

M. BRODEUR : Le ministère, pour son propre compte, ne s'oppose nullement à l'adoption du bill. Il est à désirer que l'article que doit proposer l'honorable député (M. Sinclair), soit adopté, afin que l'amendement entre en vigueur par voie de proclamation de l'exécutif, lorsque le parlement impérial aura établi la loi dont il est actuellement saisi et qu'il adoptera probablement, au cours de cette session-ci. Si cet amendement de la loi impériale est adopté, l'exécutif publiera sans doute la proclamation en question ; mais tant que le parlement impérial n'aura pas adopté de loi en ce sens, ce n'est pas l'intention du Gouvernement de faire proclamer pareille loi.

M. SINCLAIR : J'ai l'honneur de proposer l'addition de l'article que voici :

La présente loi entrera en vigueur au jour désigné par proclamation de l'exécutif.

(La motion est adoptée).

Il est rendu compte du bill, dans la teneur de son amendement.

Sur motion de M. Paterson, la Chambre lève sa séance, à neuf heures cinq minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 5 avril 1906.

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

### 1re LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (bill n° 84), relatif à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique —(M. L. G. McCarthy) ;

Le 2e (bill n° 85), ayant pour objet l'affranchissement de Jamieson Webster Lewis, du groupe morave indien, de la Thames, province d'Ontario—(M. Oliver).

### QUESTIONS.

#### MISE A LA RETRAITE DU CAPITAINE LUMB.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Pourquoi le capitaine H. W. Lumb, du 59e régiment de Glengary, a-t-il été rayé des cadres de ce corps ?
2. Des accusations ont-elles été portées contre lui ?
3. A-t-on donné au capitaine Lamb l'occasion de s'expliquer ou de réfuter les accusations qui auraient été portées contre lui ?
4. Qui a demandé sa mise à la retraite ?
5. Quels motifs particuliers ont déterminé cette révocation ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Pour conduite indigne d'un officier et d'un homme bien élevé.
2. Oui.
3. Oui.
4. Sur la demande du commandant de la division de l'Est d'Ontario.
5. Le ou vers le 10 janvier, 1906, le capitaine Lumb a été convaincu, devant les tribunaux civils, d'avoir, le 27 décembre 1905, intentionnellement gêné un chef de train, sur un convoi du Grand-Tronc, dans l'exercice de ses fonctions ; d'avoir refusé de payer le prix de son passage et de s'être servi d'un langage offensant. Il a été condamné à une amende de $40 et aux frais du procès, ou, à défaut de paiement, à deux mois de prison, avec travaux forcés, et aussi à fournir un cautionnement de $100 pour garant de sa bonne conduite pendant un an.

#### UN QUAI A GRANDE-VALLEE-DES-MONTS.

M. MONK (par M. R. L. Borden) demande:

1. A quelle date le quai construit à Grande-Vallée-des-Monts a-t-il été livré au Gouvernement ?
2. Quel revenu le gouvernement a-t-il retiré de ce quai jusqu'au 1er avril courant ?
3. Le Gouvernement est-il informé de la condition actuelle dudit quai ?
4. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'y ordonner les réparations nécessaires ?
5. Ces réparations seront-elles faites cette année ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Le quai a été achevé en décembre, 1904.
2. Aucun.
3. Oui.
4 et 5. La question est à l'étude.

L'ECLAIRAGE DU SAINT-LAURENT.

M. TAYLOR demande :

1. Combien de phares se trouvent entre Lachine et la baie de Quinté ?
2. Combien de bouées lumineuses se trouvent sur le même parcours ?
3. Quel montant a été payé pour les carbures acétyléniques servant à l'éclairage entre Montréal et la baie de Quinté pendant la saison de 1905 ?
4. Combien a coûté en totalité l'entretien du système d'éclairage entre Montréal et la baie de Quinté pendant la saison de 1905, y compris l'entretien des steamers "Scout", "Reserve" et "Maisonneuve" employés au service des phares ?
5. Combien a coûté en totalité l'entretien du système d'éclairage entre Montréal et la baie de Quinté en 1896 ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Il faut faire venir ces renseignements de Prescott. Nous avons écrit, mais nous n'avons pas encore la réponse.

UN BRISE-LAMES A LA POINTE-A-LA FREGATE.

M. MONK demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque rapport au sujet de la construction d'un brise-lames à la Pointe-à-la-Frégate, comté de Gaspé ?
2. Se propose-t-il de construire un brise-lames en cet endroit ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Il n'existe pas de rapport à cet effet dans les bureaux du ministère.

TRAVAUX A L'ANSE-AU-GRIFFON.

M. MONK demande :

1. Quel montant le gouvernement a-t-il dépensé jusqu'à ce jour pour les travaux à l'entrée de la rivière à l'Anse-au-Griffon (Québec) ?
2. Quels sont les noms des entrepreneurs desdits travaux ?
3. Quels montants ont été reçus par les entrepreneurs jusqu'à ce jour ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $7,116.24.

2 et 3. Ces travaux n'ont pas été donnés à l'entreprise. Ils ont été faits en régie sous la surveillance des fonctionnaires du département.

LE BRISE-LAMES DE LA RIVIERE-AU-RENARD.

M. MONK demande :

1. Quel montant total a été dépensé, pour le brise-lames de la Rivière-au-Renard (Québec) ?
2. A quoi sert actuellement ledit brise-lames?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $42.554.24.

2. Les travaux ne sont pas finis. Ce brise-lames servira à la fois comme ouvrage de protection et comme quai.

LES CORPS DE MUSIQUE MILITAIRES DANS LES FETES RELIGIEUSES.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Quels sont les règlements du département au sujet de l'engagement des musiques militaires (en uniforme) pour figurer dans des processions autres que celles qui sont commandées par les autorité militaires ?
2. Une musique militaire est-elle autorisée à jouer dans une procession qui n'est pas précédée du drapeau anglais ?
3. Est-il défendu à ces musiques de prendre part aux processions orangistes ou autres démonstrations loyales où le drapeau anglais a invariablement sa place ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Les musiciens de la milice, lorsqu'ils sont en uniformes, ne peuvent pas figurer dans les manifestations ou processions politiques ou électorales.

MODIFICATION DU PLAN DU MUSEE VICTORIA.

M. PERLEY demande :

1. Le plan du musée Victoria, d'après lequel des soumissions ont été demandées et un contrat a été signé, était-il le plan original dressé par le département des Travaux publics ?
2. Dans la négative, qui a conseillé d'y substituer le plan actuel ?
3. Le département s'est-il prononcé contre le plan actuel et en faveur du plan primitif en s'appuyant sur ce fait que ce dernier donnait plus de lumière aux différentes salles ?
4. Le Gouvernement se propose-t-il de revenir au plan primitif ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Non.
2. Il a été modifié sur la demande du ministère de l'Intérieur.
3. Non.
4. Non.

CONSTRUCTION DU MUSEE VICTORIA.

M. PERLEY demande :

1. A qui a été donnée l'entreprise de la construction du musée Victoria à Ottawa ?
2. A-t-il été fait des travaux autres que les fondations de l'édifice ou partie d'icelles ?
3. Quelles étaient les stipulations du contrat quant à la localité où la pierre devait être prise ?

4. Combien de carrières, dans la localité mentionnée, pouvaient fournir la pierre nécessaire et quels en sont les propriétaires ?

5. L'entrepreneur s'est-il opposé à prendre la pierre dans la localité nommée, par suite du prix élevé demandé par les propriétaires des carrières ?

6. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour s'assurer si de la pierre d'aussi bonne qualité peut être obtenue plus près d'Ottawa ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. M. Geo. Goodwin.

2. Oui ; on est à préparer les matériaux.

3. La pierre devait être prise aux carrières de Wallace (N.-E.), ou dans d'autres carrières fournissant de la pierre de la même qualité.

4. Les carrières de Read, de Battey et de la rivière Philippe.

5. L'entrepreneur a eu des explications verbales avec l'architecte en chef, mais l'entrepreneur a réussi à faire des arrangements satisfaisants.

6. Une grande partie de la pierre employée (la pierre Nepean pour travaux en maçonnerie à assises irrégulières) est tirée des carrières près d'Ottawa, mais on ne peut pas se procurer ici du grès convenable pour les travaux en façade.

L'ACHAT DES VIVRES POUR LE CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. MACDONELL demande :

1. De quelle manière le Gouvernement a-t-il acheté les vivres pour l'usage des brigades topographiques employées dans la section d'Ontario du Transcontinental ?

2. Si c'est par voie de soumissions, quels sont les noms des soumissionnaires heureux et les montants mentionnés dans les dites soumissions et quelles sont les provisions fournies ?

3. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes sur la qualité des provisions ?

4. Ces provisions ont-elles été examinées ? Dans l'affirmative, par quels agents du Gouvernement ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1 et 2. Le Gouvernement n'a pas acheté de vivres pour l'usage des brigades topographiques employées dans la section d'Ontario, ou aucune autre section du chemin de fer national transcontinental—mais la commission du chemin de fer transcontinental en a acheté, et elle a donné instruction à son acheteur de se procurer les prix courants et d'acheter ces vivres aux conditions les plus favorables, au prix de gros.

3. Non.

4. Oui, par l'acheteur de la commission du transcontinental, avant l'expédition des vivres et par les agents de la commission, au lieu de destination, à leur arrivée.

LES JUGES ET LES COURS DE COMTE.

M. LENNOX demande :

1. En combien de districts de cours de comté (et lesquels), y compris les comtés et unions de comtés, Ontario est-il divisé ?

2. Dans combien de ces districts (et lesquels) y a-t-il trois juges de cours de comté, dans combien y en a-t-il deux et dans combien seulement un ?

3. Dans ceux de ces districts, comtés ou unions de comtés où se trouvent deux juges ou plus, quels sont les noms des juges qui ont été nommés le ou après le 13 avril 1897, quel était le chiffre de la population à la date de chaque nomination respective, d'après le recensement le plus récent, et quelle était la résidence de chaque juge à la date de sa nomination ?

4. Dans quelles commissions adressées aux divers juges susmentionnés est-il dit que la population du district, comté ou unions de comtés sur les cours desquels lesdits juges sont appelés à présider, excède 80,000 âmes ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) :

1. En 37 cours de comté et 7 cours de districts, comme suit :

COURS DE COMTE.

Brant, Bruce, Carleton, Dufferin, Elgin, Essex, Frontenac, Grey, Haldimand, Halton, Hastings, Huron, Kent, Lambton, Lanark, Leeds et Grenville, Lennox et Addington, Lincoln, Middlesex, Norfolk, Northumberland et Durham, Ontario, Oxford, Peel, Perth, Peterborough, Prescott et Russell, Prince-Edward, Renfrew, Simcoe, Stormont, Dundas et Glengarry, Victoria, Waterloo, Welland, Wellington, Wentworth, York.—37.

COURS DE DISTRICTS.

Algoma, Manitoulin, Muskoka, Nipissing, Parry-Sound, Rainy-River, Thunder-Bay. —7.

2. Il y a trois juges dans York. Il y en a deux dans Bruce, Carleton, Elgin, Essex, Grey, Hastings, Huron, Kent, Lambton, Leeds et Grenville, Middlesex, Northumberland et Durham, Ontario, Prescott et Russell, Renfrew, Simcoe, Stormont, Dundas et Glengarry, Wellington, Wentworth, Victoria, Algoma, Nipissing.—22.

Il n'y a qu'un seul juge dans Brant, Dufferin, Frontenac, Haldimand, Halton, Lanark, Lennox et Addington, Lincoln, Norfolk, Oxford, Peel, Perth, Peterborough, Prince-Edward, Waterloo, Welland, Manitoulin, Muskoka, Parry-Sound, Rainy-River et Thunder-Bay.—21.

3.

| Comté. | Juge. | Population, recensement de 1901. |
|---|---|---|
| Carleton | MacTavish, O'Meara | 77,017 |
| Elgin | Colter | 50,443 |
| Grey | Hatton, Widdifield | 74,609 |
| Hastings | Deroche | 59,291 |
| Huron | Doyle, Holt | 53,489 |
| Kent | Dowlin | 31,866 |
| Lambton | MacWatt, Taylor | 45,431 |
| Leeds et Grenville | Reynolds | 63,564 |
| Middlesex | Macbeth | 103,125 |
| Ontario | McCrimmon, McIntyre | 54,177 |
| Prescott et Russell | Constantineau, Johnston | 62,201 |
| Renfrew | Donahue | 62,201 |
| Stormont, Dundas et Glengarry | O'Reilly, Riddell | 68,930 |
| Victoria | Harding, McMillan | 36,211 |
| Wentworth | Snider, Monk | 95,783 |
| York | Winchester, Morgan, Morson | 284,280 |
| Nipissing | Leask | 36,551 |

Le lieu de résidence des juges à l'époque de leur nomination, ne se trouve pas dans les archives du département.

4. La population n'est mentionnée dans aucune des commissions.

## ECROULEMENT DE LA TOUR DE L'EDIFICE OUEST.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais savoir du Gouvernement s'il possède quelques renseignements relatifs à l'étrange accident survenu tout près d'ici, cet avant-midi. J'aimerais à savoir à quoi on attribue cet accident et à qui était confiée la surveillance des travaux. Je trouve bien extraordinaire que la chose ait pu arriver sous la surveillance immédiate du ministère des Travaux publics, lorsque tout le personnel des bureaux était, pour ainsi dire, sur les lieux, et en état de constater si les travaux étaient bien faits. J'ignore tous les détails de l'affaire, si ce n'est que c'est par miracle que trois ou quatre personnes ont échappé à la mort. L'accident aurait donc pu avoir des conséquences beaucoup plus sérieuses. Je comprends parfaitement qu'il n'est pas encore possible de connaître le résultat d'une enquête un peu sérieuse, mais le Parlement a certainement droit d'avoir quelques explications.

M. FITZPATRICK.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je dois d'abord exprimer la satisfaction avec laquelle j'ai appris que cet accident n'a causé aucune perte de vie. En apprenant la nouvelle, j'ai donné ordre à l'architecte en chef de m'en faire un rapport, le plus tôt possible. Il est allé immédiatement inspecter les travaux ; mais, naturellement, il n'a pas pu en si peu de temps, se former une opinion sur les causes de l'accident.

Ces travaux ont été donnés à l'entreprise et l'entrepreneur est M. Geo. Goodwin. Les plans et devis sont absolument conformes à ceux qui ont servi pour les autres parties de l'édifice. M. Taylor, un des meilleurs architectes du département, avait l'entière direction de ces travaux. Ils étaient sous sa surveillance immédiate. Je n'ai pas encore eu le temps de faire l'enquête complète que je me propose de faire sur cet accident et les causes qui l'ont déterminé. Mais elle sera aussi complète et aussi sévère que possible et j'en chargerai non seulement des fonctionnaires du département, mais probablement aussi des spécialistes du dehors afin que le Gouvernement et le Parlement aient un rapport complet sur cette affaire.

M. R. L. BORDEN : Outre l'architecte, n'avait-on pas nommé un inspecteur permanent dont les fonctions devaient consister à inspecter les travaux, heure par heure ?

M. HYMAN : M. Taylor, qui est un architecte du département, comme le sait mon honorable ami, était chargé de l'entière direction des travaux. De plus, un inspecteur, faisant aussi partie du personnel, était chargé d'une partie de la surveillance. Je ne possède encore aucun renseignement sur ce point, mais il sera aussi élucidé à l'enquête.

M. HAGGART : Quel était l'inspecteur de la maçonnerie.

M. HYMAN : M. Taylor avait la direction de tous les travaux.

M. HAGGART : Qui était le surveillant attitré, ou l'inspecteur des travaux ?

M. HYMAN : Je n'en sais rien.

M. HAGGART : Y en avait-il un ?

M. HYMAN : Je n'ai pas demandé le nom de l'inspecteur ; mais dès que je le pourrai je donnerai tous les renseignements possibles. C'est, pour bien dire, le premier accident survenu aux travaux d'aucune sorte, exécutés par le département. Nous avons fait construire de nombreux édifices et c'est la première fois que nous avons à déplorer un accident grave. Les travaux avaient été donnés à l'entreprise, et l'Etat ne souffrira aucune perte financière. L'entrepreneur sera

tenu d'achever les travaux en conformité des plans et je crois qu'il sera prouvé qu'il n'y avait rien de défectueux dans les plans et le devis qui ont servi à la construction. Pour le moment, je n'ai pas d'autres renseignements à communiquer à la Chambre, mais je verrai à ce qu'une enquête sévère ait lieu.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Monsieur l'Orateur, je crois qu'il est important qu'une enquête soit faite par un ingénieur du dehors, avant de poursuivre les travaux de déblayement. Sans vouloir laisser planer aucun soupçon sur le personnel du ministère, je crois qu'il serait naturel, de la part d'un fonctionnaire de l'administration, de chercher à protéger ceux de ses collègues qui pourraient être en faute. Le ministre devrait ordonner immédiatement une inspection par des spécialistes étrangers à l'administration.

M. HYMAN : Je suis aussi de cet avis, et je verrai à ce que cette inspection soit faite.

M. FOSTER : Qu'on ne touche pas au cadavre avant la visite du coroner.

M. HYMAN : Le coroner sera mandé le plus tôt possible.

## A PROPOS D'UNE DEPOSITION DEVANT LE COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je crois de mon devoir de lui signaler un fait que je considère comme urgent et très important. Hier, M. Scott, surintendant de l'immigration, a été entendu devant le comité de l'agriculture. Ordre lui a été donné par le comité de communiquer télégraphiquement avec lord Strathcona, haut commissaire à Londres, pour obtenir des renseignements relatifs à la solvabilité de la "North Atlantic Trading Co." et autres questions concernant cette compagnie. Le témoin devait se conformer à cet ordre immédiatement, et la réponse du haut commissaire devait être communiquée au président du comité, dans l'après-midi. J'apprends de source autorisée que le ministre de l'Intérieur a défendu au témoin de se conformer à cet ordre du comité. L'intervention d'un ministre de la couronne, auprès d'un témoin agissant d'après les ordres d'un comité permanent de la Chambre, constitue une grave infraction aux privilèges du Parlement. Le temps n'est plus où les ministres pouvaient s'opposer aux volontés de la Chambre des communes ou de ses comités, et ayant appris d'une source digne de foi cette intervention d'un ministre, je me fais un devoir de la dénoncer publiquement et de la signaler au Gouvernement.

J'espère que l'honorable ministre de l'Intérieur nous donnera l'assurance que l'ordre donné au témoin, qui est en même temps un de ses subordonnés, sera mis à exécution sans retard. Nous n'entendons pas rétrograder de 150 ans; nous vivons dans un siècle où l'autorité du Parlement prime celle des ministres eux-mêmes. Nous ne pouvons défendre nos privilèges avec trop de vigilance.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Mon honorable ami doit faire erreur. Je lui affirme, ainsi qu'à la Chambre, que je ne suis jamais intervenu et n'ai jamais eu l'intention d'intervenir pour contrecarrer un ordre donné par un comité de la Chambre. Je donne à mon honorable ami l'assurance la plus positive sur ce point. Le jeu de nos institutions parlementaires, telles que je les comprends, ne me donnent pas cette autorité, et mes instructions à un de mes subordonnés doivent céder le pas aux instructions d'un comité. Je considère que ce serait une absurdité de ma part de contremander un ordre donné par un comité, en supposant que j'aurais eu cette intention, ce qui n'est certainement pas.

M. MONK : Monsieur l'Orateur, je tiens mes renseignements du témoin lui-même. Avant de quitter la salle du comité il avait été entendu que je verrais M. Scott, dans le cours de l'après-midi, pour connaître la réponse du haut commissaire. Je vis M. Scott après trois heures et il m'informa qu'il n'avait pas envoyé le cablogramme ; que le ministre lui avait dit de ne pas l'envoyer, ajoutant que le comité avait de l'argent à sa disposition et que s'il désirait envoyer une dépêche, il pouvait le faire lui-même.

M. OLIVER : Cela fait voir la question sous un jour bien différent. Si je comprends bien le sens des remarques que vient de faire notre honorable ami le comité m'avait invité à communiquer avec lord Strathcona.

VOIX nombreuses : Non ! non !

M. OLIVER : Car s'il a plu au comité de m'ordonner de télégraphier à lord Strathcona, je n'étais pas tenu de me conformer à cet ordre, vu que je n'étais pas un témoin appelé à déposer devant le comité.

M. MONK : Est-ce cela que l'honorable ministre a dit au témoin ?

M. OLIVER : Je n'ai pas vu le témoin depuis qu'il a comparu devant le comité et je n'ai eu aucune communication avec lui. La question est bien claire. Un comité de cette Chambre a plein pouvoir de requérir personnes et documents, et d'envoyer toute communication qu'il juge à propos. Il n'y a pas le moindre doute sur ce point. Je ne comprends pas qu'on ait pu s'imaginer que, même si telle eut été mon intention, il était en mon pouvoir de contrecarrer un ordre du comité.

M. SPROULE : Cela me paraît absurde.

M. OLIVER : Et c'est absurde, en effet. Mais je ne dois pas être tenu responsable des suppositions absurdes qui peuvent germer dans le cerveau des honorables membres de la gauche.

M. R. L. BORDEN : L'affaire ne me paraît pas aussi claire que l'honorable ministre veut bien le dire. Il déclare positivement qu'il n'a eu aucune communication avec le témoin; ce dernier déclare, de son côté,—l'honorable député de Jacques-Cartier, nous l'affirme—qu'il a communiqué avec le ministre et que celui-ci a donné l'ordre de ne pas envoyer le cablogramme. Voilà ce qu'il faudrait élucider sur-le-champ, et le ministre devrait nous donner l'explication de cet étrange malentendu.

Mais il y a une chose qui est bien claire, cependant. Le comité a ordonné au témoin de télégraphier pour obtenir des renseignements qu'on ne peut pas se procurer ici, or ce télégramme n'a pas été envoyé et par conséquent aucune réponse n'a été reçue. Le comité n'a pas le renseignement qu'il désirait avoir, et il doit y avoir une raison à cette manière d'agir du témoin. Le ministre dit qu'il n'en est pas cause, mais il est de son devoir de s'enquérir pourquoi un de ses subordonnés a fait une aussi étrange déclaration et pourquoi les ordres du comité n'ont pas été exécutés.

M. MONK : Je puis ajouter que le témoin a déclaré devant le comité qu'il était prêt à envoyer le cablogramme—c'est lui qui a conseillé ce moyen d'obtenir le renseignement. Il a ajouté qu'il l'enverrait immédiatement, pourvu qu'il n'eut pas la désapprobation de son chef.

M. OLIVER : Allons, l'affaire n'est plus aussi claire. D'après ce que je vois, le témoin ne s'est pas engagé à envoyer la dépêche et le comité ne lui a pas donné l'ordre de l'envoyer.

PLUSIEURS VOIX : Il a reçu cet ordre.

M. OLIVER : On ne semble pas d'accord sur la nature des instructions qui ont été données au témoin. Si le comité a ordonné à M. Scott de télégraphier, et si M. Scott ne l'a pas fait, il répond de sa conduite au comité. Mais si le comité a cru devoir discuter avec M. Scott à propos d'un télégramme qu'il conviendrait d'envoyer ou de ne pas envoyer, sous la responsabilité du ministre de l'Intérieur, je ne crois pas que la conduite du témoin relève du comité, et je ne crois pas que ni lui ni moi soyons en faute. Si le comité a des ordres à donner, qu'il les donne et qu'il s'occupe de leur exécution ; mais c'est bien différent quand il fait avec un témoin des arrangements qui impliquent ma coopération et sur lesquels je n'ai pas été consulté.

M. R. L. BORDEN : D'après les explications du ministre, le moins qu'on puisse dire, c'est que le témoin se moque du comité. Supposons qu'il devrait obtenir préalablement l'assentiment du ministre ; or ce dernier vient d'affirmer solennellement qu'il n'a eu aucune communication avec le témoin. Ou le témoin se moque du comité, ou le ministre se moque de la Chambre. C'est l'un ou l'autre.

M. OLIVER : Voici l'explication de toute l'affaire : Mes honorables amis de la gauche, dans leur désir de prendre le ministère en faute, se sont précipités sur cet incident, espérant y trouver matière à condamnation, mais comme cela leur arrive bien souvent, leur espoir a été déçu.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il communiqué avec le témoin ?

M. OLIVER : Je ne l'ai pas vu ; je ne lui ai pas parlé depuis.

M. L'ORATEUR : Je ferai observer à la Chambre que cette discussion n'est pas régulière. Le comité n'a référé de rien à la Chambre et il n'y a rien non plus en délibération.

M. BARR : Nous proposerons donc, monsieur l'Orateur, la clôture de la séance.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) : Monsieur l'Orateur. . .

Plusieurs DEPUTES : A l'ordre.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas de raison pour proposer le renvoi de la séance. Le comité n'a référé de rien à la Chambre. Il est possible qu'il soit survenu quelque chose qui demande à être expliqué et le comité trouvera peut-être utile de déposer un rapport, pour que la Chambre en délibère et en décide. Mais la question soulevée par l'honorable député de Jacques-Cartier est celle de savoir si le ministre de l'Intérieur a donné ordre à son subordonné de ne pas envoyer de télégramme. Le ministre déclare formellement qu'il n'a pas donné un tel ordre et qu'il n'a eu aucune communication avec le témoin.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas nécessaire de proposer la clôture à présent, mais nous y serons peut-être obligés à propos d'une autre question que le ministre n'a pas expliquée clairement. Je crois savoir que l'honorable député de Huron-ouest (M. Lewis) désire saisir la Chambre de cette question, aujourd'hui même, et c'est pour cela qu'il veut proposer le renvoi de la séance. Je crois aussi qu'il en a donné avis à l'honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Si c'est sur cette question que l'honorable député de Huron-ouest désire prendre la parole, je crois qu'il vaudrait mieux attendre qu'une motion à l'effet que la Chambre siège en comité des subsides fût déposée. Il n'y a pas urgence, et mon honorable ami pourra prendre la parole plus tard dans la journée, ou demain.

## LA MARINE MARCHANDE DU CANADA.

M. LEWIS : Je dois dire que je me suis entendu avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, mais non avec l'honorable premier ministre, ni avec M. l'Orateur, au sujet de la question dont je désire entretenir la Chambre. Je la considère assez importante pour me justifier d'agir ainsi, mais si l'honorable premier ministre préfère que j'attende...

DES VOIX : Parlez !

M. LEWIS : Beaucoup de mes amis semblent désirer que je procède immédiatement. Cette question, que j'ai étudiée avec beaucoup de soin, n'est pas nouvelle, mais elle est de la plus haute importance pour cette Chambre et pour tout le pays. Depuis quelque temps, certains écrits ont été publiés dans les journaux, qui me font un devoir encore plus impérieux de ne pas retarder davantage à en saisir la Chambre.

Je me recommande à votre indulgence, monsieur l'Orateur, et à celle de mes collègues, pour deux raisons. La première, c'est que je n'ai pas encore abusé de la patience de la Chambre, et la seconde, c'est que la question que j'ai à traiter, intéresse, au plus haut point, tout le pays. Il s'agit de notre marine marchande.

Le 28 mars, 1906, le " Herald " de North-Sydney publiait l'article suivant :

La Chambre de commerce d'Halifax a fait une œuvre louable et pratique en appelant l'attention sur l'étonnant déclin dans le tonnage des navires enregistré au Canada, depuis trente ans. Ce déclin a été d'environ 50 p. 100, pendant que notre trafic par eau, durant la même période, accusait une augmentation de beaucoup supérieure à 50 p. 100. Cela nous donne la preuve que le Canada se fait enlever graduellement une de ses meilleures sources de revenu, car le tonnage enregistré devrait marcher de pair avec notre expansion commerciale, au lieu d'accuser une aussi regrettable diminution. Sans doute que la disparition des anciens voiliers qui ont fait place aux paquebots étrangers, plus sûrs et plus rapides, explique en partie, ce phénomène. La formation depuis deux ans, de plusieurs compagnies de paquebots, dans le Cap-Breton, et l'achat de navires étrangers, est un pas dans la bonne voie ; on procure ainsi du travail à nos marins tout en faisant un placement des plus avantageux. Les projets réalisés ici par les compagnies étrangères, et la perte occasionnée par le manque d'emploi de milliers de marins canadiens, sont si évidents, qu'on s'étonne que ce mode de placement ait été si longtemps négligé.

Il est généralement admis, monsieur l'Orateur, que les pays maritimes ont un avantage sur ceux qui sont situés à l'intérieur, et qu'une nation maritime qui ne transporte pas ses produits dans ses propres navires, ne fait pas de véritables progrès comme nation. Or, on prétend que notre marine marchande, loin d'augmenter comme elle le devrait, va en décroissant. Il y a des raisons à cela. Je puis citer des faits qui démontrent d'une manière concluante que le Canada est plus en état que la plupart des autres nations du globe, d'augmenter sa marine marchande.

J'ai une excellente cause à faire valoir, et si je ne réussis pas, monsieur l'Orateur, à vous faire partager ma manière de voir, la faute en sera certainement à moi. Il n'y a pas de questions qui intéressent plus la classe agricole et la classe ouvrière de ce pays que celle de notre industrie maritime. La construction navale, dans ce pays, n'a aucun rapport avec l'industrie du transport de nos produits sur les marchés étrangers et c'est à nous d'unir étroitement ces deux grande industries. En 1810, le tonnage des navires qui faisaient le trafic avec l'étranger aux Etats-Unis, était de 100,000 tonnaux supérieur à ce qu'il est aujourd'hui. En 1838, les Etats-Unis possédaient un plus fort tonnage de navires à vapeur, faisant le commerce avec l'étranger, que l'Angleterre—je suis prêt à en donner la preuve, si on l'exige, bien que cela soit de nature à étonner plus d'un d'entre nous. En 1860, les Etats-Unis suivaient de près l'Angleterre ; ils transportaient 62 pour 100 de ses produits. Aujourd'hui, ils n'en transportent que 8 pour 100, 92 pour 100 des produits des Etats-Unis sont transportés sur des navires étrangers.

Comment sommes-nous, au Canada, sous ce rapport ? Nos navires ne transportent presque rien. Notre trafic représente 15,000,000 de tonneaux annuellement, et nous n'en transportons pas la moindre partie. Je me suis procuré des faits et des chiffres, qui nous donnent la raison de cet état de choses et nous indiquent le moyen d'y remédier.

On a déjà prétendu qu'on ne peut pas construire de navires dans ce pays—par suite du prix élevé de la main-d'œuvre. Or, je veux que l'on sache bien que dans la construction d'un navire, depuis l'extraction du charbon et du minerai, la fabrication des blindages et des autres matériaux, jusqu'à l'assemblage des diverses parties jusqu'à l'achèvement complet, la main-d'œuvre entre pour 90 pour 100 du coût total.

Je le répète, le Canada est mieux situé qu'aucun autre pays pour augmenter le tonnage de sa marine marchande. Nous avons une excellente leçon de choses, sous ce rapport, dans ce que nous voyons dans les deux grandes nations de langue anglaise. L'Angleterre, avec un littoral d'un peu plus de 1,000 milles et une population de 40,000,000, possède 100 grands chantiers maritimes; les Etats-Unis, avec 10,000 milles de côtes et une population de 80,000,000, en a 20.

Pourquoi cela ? Parce que l'Angleterre, la grande nation libre échangiste, fait une exception pour son industrie maritime et la protège, tandis que les Etats-Unis, un pays protectionniste, n'étend pas à cette industrie la protection qu'elle accorde à ses autres industries.

Le Canada aussi est un pays protectionniste qui protège toutes ses industries, à l'exception de l'industrie maritime. Aux Etats-Unis, la construction des navires, sur les lacs est protégée, et ce pays possède sur les lacs une flotte de 55,000,000 de tonneaux, des plus beaux navires du monde, pour les besoins de ce genre de trafic. Les matelots y reçoivent des gages plus élevés qu'ailleurs et les ouvriers qui les construisent sont aussi mieux rétribués que les ouvriers de cette catégorie dans tous les autres pays du monde. Je suis partisan des gages élevés; je n'ai pas confiance dans la main-d'œuvre à bon marché.

Quel a été le résultat de cette politique aux Etats-Unis ?

Il s'ensuit que, sur les grands lacs, les navires américains transportent les marchandises aux taux les plus bas qui soient au monde. Le transport du minerai de fer, à 1,000 milles de distance, du fond du lac Supérieur à l'extrémité du lac Erié, coûte de 85 cents à $1.20 la tonne. A bord des navires battant pavillon anglais qui se rendent en Suède, le fret de 1,000 milles pour ce minerai est de $2.50, et c'est leur taux le plus bas. Pourquoi en est-il ainsi ? Sur les grands lacs, la marine marchande américaine est aussi complètement protégée que l'est la marine marchande anglaise sur l'océan. Ces navires ne sont pas tant construits que manufacturés pour répondre aux besoins du commerce auquel ils sont destinés, et grâce aux appareils ingénieux que nos voisins du sud ont su inventer, les navires se chargent et se déchargent avec tant de rapidité que, n'ayant pas d'arrêt pendant la durée de la navigation, ils parviennent à transporter en neuf mois ce que des navires océaniques de même capacité transportent en un an.

Pour expliquer l'attitude que je prends en cette matière, je devrai signaler de nombreux faits à l'attention de la Chambre. Portant pour la première fois la parole dans cette enceinte, il m'arrivera peut-être de manquer de suite dans mes observations, mais j'aurai atteint mon but si je réussis à convaincre la Chambre que cette question est d'une réelle importance pour la population du Canada.

La route fluviale, depuis la mer jusqu'au fond du lac Supérieur, c'est-à-dire jusqu'au centre du continent, a une longueur de 2,384 milles ; nous en possédons la meilleure moitié, mais nous ne l'utilisons pas. Si les Américains avaient le même avantage, ils sauraient assurément en tirer parti. Toute dépense faite par le Canada ou les Etats-Unis dans le but d'améliorer cette route fluviale tend à élever le prix des grains du Canada. Autrefois, avant que l'on commençat l'amélioration des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland, le transport du grain, depuis le fond du lac Supérieur jusqu'à Buffalo, coûtait de 15 à 30 cents le boisseau, tandis qu'aujourd'hui il ne coûte plus, en certains cas, que 1½ cent. Mais le Canada n'a pas fait sa part en matière de développement et d'améliorations. En 1878, les navires de notre marine marchande avaient une capacité de 1,333,000 tonneaux; d'après le rapport de 1904, leur capacité n'est plus que de 667,000 tonneaux—elle n'est plus la moitié de ce qu'elle était en 1878. En outre, une partie de notre marine marchande se compose de vieux navires que nous importons d'Europe —de Suède et d'ailleurs. Voilà ce que je réprouve. Puisque nous ne voulons pas d'immigrants malades ou débiles, pour quelle raison tolérons-nous l'importation de vieux navires quand nous pourrions en faire construire ici même ? Notre pays produit le métal et le charbon, il compte des achitectes et des ouvriers habiles, il possède tout ce que requiert la construction navale. Que l'on protège cette industrie : nos chantiers pourront concurrencer ceux de n'importe quelle nation au monde.

Que serait le Japon sans sa marine ? En 1894, la capacité des navires japonais était de 213,000 tonneaux ; il y a deux ans, elle se chiffrait à 913,000 tonneaux. Où en est notre marine marchande ? En 1874, les navires construits au Canada jaugeaient 191,000 tonneaux ; en 1896, à l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, notre construction navale ne représentait plus que 16,000 tonneaux. Comme on pourra s'en convaincre, je ne discute pas cette question au point de vue politique. Que construisons-nous aujourd'hui ? Presque rien. L'année dernière, il a été enregistré au Canada 58 navires, et le tonnage de notre marine marchande s'est accru de 4,000 ou de 5,000 tonneaux ; mais cette augmentation ne représente que de vieux navires, des remorqueurs, des drageueurs et autres navires que l'on voit sur les lacs. Notre intention est assez bonne ; nous avons seulement le tort de mettre la charrue avant les bœufs. Où prendre les matelots qui devront équiper les nouveaux navires ? Il suffit qu'un homme sache tirer pour qu'on en fasse un bon soldat en quelques heures. Un navire se construit en huit mois. Mais il faut cinq ans au moins pour former un marin. Les marins canadiens ont, selon moi, deux fois plus de valeur que les autres hommes ; il courent des dangers qui feraient trembler tout autre qu'eux ; ils sont tenus d'avoir une habileté au-dessus de l'ordinaire. Malheureusement, nous n'en possédons pas suffisamment, et pourquoi ? Parce que, à l'instar de ses prédécesseurs, le gouvernement actuel n'a pas étendu sa protection à la construction des navires. Sous le rapport de la construction navale en général, nous sommes dans le même cas que les Etats-Unis sous celui de la construction des navires destinés au commerce maritime. Pour quelle raison les Etats-Unis ne se sont-ils pas préoccupés plus tôt de ce problème ? Tout simplement parce que, en dépit de l'attitude très nette des présidents, depuis Washington jusqu'à M.

Roosevelt, les électeurs de l'intérieur n'ont eu d'attention que pour leur intérêt particulier et ne se sont pas rendu compte qu'ils votaient contre les intérêts les plus chers de leur pays.

Le chiffre de notre population n'est encore que de six millions d'habitants, mais nous pouvons néanmoins faire une redoutable concurrence à la Grande-Bretagne, la grande puissance maritime de l'univers. Je suis optimiste, messieurs. Les hommes politiques se divisent en deux classes.

Quelques DEPUTES : Plus que cela.

M. LEWIS : Je n'en mentionnerai que deux : celle des alarmistes et celle des optimistes. C'est à la dernière que j'appartiens. Je constate avec joie que le Parlement s'occupe déjà de la question que je signale aujourd'hui à son attention. La situation favorable que nous occupons nous permet d'ambitionner la suprématie maritime : les ancêtres de nos marins étaient les plus habiles navigateurs du monde. Le sang qui coule dans nos veines est celui des marins qui conduisaient les côtres anglais dans la Manche et les lougres de France. Qu'on leur fournisse l'occasion de manifester leur valeur, nos marins des Provinces maritimes, des grands lacs et de la Colombie-Anglaise démontreront qu'ils sont sans rivaux. On les paie cher, mais on n'y perd pas.

J'ai découpé, relativement à cette question, certains articles de journaux et autres documents dont je me propose de donner lecture. Le sujet étant important, j'y ai consacré un temps considérable, et c'est mon intention de faire consigner au compte rendu de nos délibérations le résultat de mes recherches. J'ai par devers moi le manuel publié par le Gouvernement, où il est dit que le Canada occupe la septième place dans les rangs des puissances maritimes de l'univers. En 1874, les navires construits au Canada représentaient 191,000 tonneaux ; 16,146 en 1896, et 672,838 en 1904 ; mais en 1878, leur port total s'élevait à 1,333,045 tonneaux.

De 1901 à 1903 inclusivement, la moyenne annuelle de notre commerce extérieur a été de $425,959,428, soit une augmentation de $1,000,000 par rapport à la moyenne des trois années précédentes.

En exposant ces faits, je ferai observer que la préparation de mon travail m'a obligé de faire des découpures dans plus de 7,000 pages des documents officiels de la Chambre des communes d'Angleterre, des Etats-Unis et du Canada. Je n'entends pas faire de verbiage, estimant qu'il se prononce ici beaucoup trop de discours inutiles. Je n'ai jamais abusé de la parole parce que les cultivateurs de ce pays ne détestent rien autant que l'abondance des discours inutiles et l'absence de travail réel.

L'industrie du fer occupe neuf établissements dont le capital se chiffre à $50,000,000. Dans la Colombie-Britannique, les mines de charbon sont situées à vingt milles des mines de fer.

En 1895, les exportations par le port de Montréal se chiffraient à $40,000,000; en 1903, elles atteignaient $105,750,000. Halifax est le plus beau de tous les ports de l'empire; les plus grands navires de l'Europe peuvent y jeter l'ancre. Le bassin de Bedford, dont la superficie est de neuf milles carrés, est complètement enfermé dans l'intérieur des terres. En 1871, notre trafic sur les lacs se chiffrait à 14,283,000 tonneaux, En 1905, il est passé plus de 40 millions de tonnes de fret par le canal Sainte-Marie. En une heure, il passe à Détroit et à Windsor plus de trafic qu'en nul autre endroit au monde dans le même laps de temps. Quelque étonnante que puisse paraître cette assertion à ceux qui ne sont pas au fait des circonstances, elle n'en est pas moins conforme à la vérité.

Ayant foi dans les leçons de choses et les comparaisons, je vais indiquer un peu ce qui s'est passé ailleurs. Voyons d'abord ce qui s'est accompli au sein d'une petite république de l'Amérique du Sud, dans la république Argentine; on y a consacré $25,000,000 aux quais et aux docks de la seule ville de Buenos-Ayres. La valeur des marchandises qui s'exportent par ce port se chiffre à $360,000,000 en chiffres ronds, et dans la ville se trouve le plus bel hôtel qu'aucun journal au monde ne possède; cet hôtel fut érigé au coût de $2,000,000. Le journal propriétaire de l'édifice publie chaque matin dans ses colonnes 2,000 mots qui lui sont câblés de New-York. Mais la situation ne laisse pas d'offrir des difficultés particulières. Ainsi, quand un citoyen de New-York ou de Baltimore expédie des lettres ou des marchandises à Buenos-Ayres, il est tenu de les faire passer par Liverpool ou par le canal de Panama, par le détroit de Magellan et le cap Horn d'où elles remontent ensuite à Buenos-Ayres. Voilà pourquoi je dis que les produits du Canada devraient être transportés à bord de navires canadiens. Outre les avantages que retirerait le Canada des cargaisons apportées au retour, et indépendamment de la richesse que l'armateur ferait entrer en notre pays, chaque navire canadien faisant le commerce dans les eaux étrangères ferait connaître le Canada. Le plus puissant facteur de notre commerce extérieur, c'est le navire canadien.

Le fabricant de Montréal ne se transporte pas à Winnipeg dans le but d'y faire la réclame des produits fabriqués à Toronto. Pense-t-on que les propriétaires des navires étrangers qui transportent nos produits vont annoncer les produits canadiens et faire connaître où et comment l'on peut se les procurer. Nos productions s'accroissent si rapidement qu'il est devenu essentiel que nous prenions tous les moyens d'activer nos exportations.

Dans cinq ans, je ne crains pas de l'affirmer, les Etats-Unis ne produiront plus assez de grain pour leur consommation. Je citerai à ce propos le cas des deux grands états de l'Ohio et de l'Illinois où, en 1904-5, il ne

s'est pas récolté assez de grain pour répondre aux besoins de la consommation. J'ai par devers moi les documents qui prouvent l'exactitude de mon assertion.

Depuis la confédération, les chemins de fer ont coûté à l'Etat $1,100,000,000, dont $152,000,000 ont été payés en espèces, et le reste en terres. La longueur totale de nos voies ferrées est de 20,814 milles. Je suis d'opinion que nos chemins de fer devraient avoir leurs propres navires; de cette façon, le citoyen du Nord-Ouest ou d'ailleurs pourrait faire transporter directement ses produits sur n'importe quel grand marché de l'univers en bénéficiant du tarif d'entier parcours d'une seule et même compagnie. En cette matière, les esprits dirigeants des compagnies de chemins de fer devraient faire cause commune avec nous, car ces hommes, qui se comptent par milliers, font partie de la classe des citoyens les plus habiles et les plus éclairés du Canada.

Page 147 du manuel canadien, je lis ce qui suit :

La plus grande partie du commerce canadien s'effectue par voie d'eau. Sur les Grands Lacs, sur l'Atlantique et le Pacifique, une flotte nombreuse transporte sur les marchés de l'univers les produits agricoles du Canada, ainsi que les produits de ses forêts, de ses manufactures et de ses mines. Le commerce maritime du Canada requiert un tonnage de 15,826,705 tonneaux.

Les côtes du Canada sont immenses. La côte de l'est, depuis la baie de Fundy jusqu'au détroit de Belle-Isle, a une longueur de 5,600 milles, tandis que celle de la Colombie-Britannique, à l'ouest, mesure à peu près le double de celles de la Grande-Bretagne et de l'Irlande réunies. D'autre part, les côtes intérieures que baignent les eaux de la mer couvrent une superficie de 15,000 milles carrés, les anfractuosités non comprises. Notre pays est susceptible de devenir une pépinière de marins, et les rapports du ministère de la Marine établissent que les marins du Canada sont sans rivaux. Il y a une couple d'années, j'eus l'occasion de comparer les marins de l'équipage d'un navire canadien ancré dans le port d'Halifax à ceux de certains navires marchands anglais faisant le commerce sur l'Atlantique et aux Antilles. Les 36 marins du petit steamer " Acadia " sortirent vainqueurs de chaque tournoi. En réalité, ils se montrèrent supérieurs aux navigateurs de toutes les autres nations qui étaient au nombre de 2,000. Je le répète, les marins des grands lacs, de la Colombie-Britannique et des Provinces maritimes sont sans rivaux au monde. Nous ne possédons qu'un seul croiseur cuirassé, le " Canada "; ce vaisseau est allé aux Antilles, et là, dans un concours ouvert aux marins de différentes nations, les nôtres établirent leur supériorité à la manœuvre, à la rame et dans tous les exercices où se révèle l'habileté du marin. Voilà des faits.

Les eaux douces des grands lacs qui nous appartiennent ont une superficie est de 72,700 milles carrées, non compris celles du Manitoba et des Territoires. En 1903, la valeur des produits des pêcheries atteignait le chiffre de $36,000,000. La baie d'Hudson mesure 1,000 milles de longueur et 1,600 de largeur.

Il m'arrive parfois de causer avec nos cousins les Américains qui nous visitent chaque année. Nous vivons en excellents termes avec eux, et je me plais à espérer qu'il en sera toujours ainsi. Vous pouvez vous vanter, leur dis-je, de votre population, mais j'ai lu l'histoire, et je sais qu'un jour une grande nation est venue du nord et a tout balayé devant elle. Nous sommes à la veille d'une ère de grandeur. Nous n'arrivons pas à la bifurcation du chemin, nous sommes comme la jeune fille qui atteint l'âge de la puberté et qui danse à la corde.

Permettez-moi de citer le passage suivant d'un écrit publié dans le " Times " de Londres, le premier journal du monde, à la date du 16 février 1905, au sujet de la loi projetée sur la protection de la navigation.

Il ne doit pas exister de malentendu. L'Angleterre sera bientôt appelée à résister à une tentative pour lui enlever la suprématie commerciale sur les mers, et cette tentative sera de beaucoup plus déterminée et plus formidable que tout ce qui a été tenté et dont se souvient la génération actuelle.

Voilà ce que dit le " Times " de Londres, du 16 février 1905. Nous avons notre rôle assigné dans cette lutte, et comment pouvons-nous mieux le tenir? Je ne veux rien dire contre la fédération impériale, mais je crois que le meilleur moyen de prêter main-forte à l'Angleterre, notre mère patrie et à la France, la mère patrie de nos compatriotes d'origine française, c'est de tenir notre rang parmi les nations, de surveiller nos propres affaires et de travailler à améliorer notre position.

Voici, maintenant, un extrait du rapport sur la récolte des Etats-Unis, qu'on trouve au n° 38 des archives du Congrès, page 3 :

Aucune classe de producteurs pour l'exportation, n'a autant d'intérêt que la classe agricole dans le problème du transport des produits entre la ferme et le premier marché et, de là à la mer et au marché final. Les trois cinquièmes des exportations consistent en produits agricoles, ou en articles fabriqués avec les produits de la ferme.

Il y a deux ans, le Congrès américain nommait une commission composée de cinq sénateurs et cinq membres du Congrès, chargée de visiter le pays et d'étudier la question de la marine marchande. Les témoignages qu'elle recueillit couvrent 1800 pages, et en voici un passage :

La commission sur la marine marchande des Etats-Unis, après avoir entendu des témoins depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique et depuis les Grands Lacs jusqu'au golfe du Mexique, dit :

Le sentiment public aux Etats-Unis est virtuellement unanime, non seulement à désirer, mais à demander une marine océanique améri-

caine, constante, possédée, commandée et, autant que possible, manœuvrée par des Américains.

Le "Times" de Londres, du 16 février 1905, disait encore :

Comme le disait un président des Etats-Unis dans son message ; il n'y a rien de plus humiliant pour l'orgueil national et rien de plus funeste à la prospérité de la nation, que l'infériorité de notre marine marchande, comparée à celle des autres nations dont ni les ressources générales, ni la richesse ni la position géographique ne sont de nature à leur assurer la supériorité sur mer. Il n'en a pas toujours été ainsi et je crois que le peuple américain a décidé qu'il n'en sera pas toujours ainsi.

Nous pouvons prendre pour nous tout ce qui est dit dans ce rapport de la commission sur la marine marchande des Etats-Unis, car nous sommes plus avantageusement situés que la grande nation voisine. Le gouvernement américain est obligé de compter avec des millions de citoyens qui habitent l'intérieur du pays, qui ne connaissent rien des questions maritimes et ne s'inquiètent pas de ce qui se passe en dehors de leurs frontières. Il n'en est pas ainsi au Canada.

Pourquoi le Japon et l'Angleterre sont-ils si en avant des autres pays ? Parce qu'ils ont une nombreuse population maritime ; ils n'ont pas à l'intérieur une aussi forte proportion d'électeurs, toujours prêts à contrecarrer les vœux de ceux qui travaillent à accomplir ce qui serait le plus avantageux pour le pays.

Je vais citer un cas qui démontre que les hommes les plus capables des Etats-Unis demandent aussi ce que je demande aujourd'hui. Je ne propose pas de résolution ; je me borne à soumettre les faits à la Chambre.

Voici une autre citation du "Times" de Londres :

A cette question du transport des marchandises et des artères commerciales, est intimement liée à celle des échanges financiers.

A tort ou à raison, on est persuadé, aujourd'hui, en Amérique, que l'Angleterre doit sa situation commerciale, non à ses talents actuels ou à ses industries, mais à la situation que lui avait conquise une génération éteinte, en faisant du peuple anglais "les facteurs et les courtiers de l'univers". Les Américains croient que l'Angleterre vit aujourd'hui sur son capital accumulé en numéraire et en navires, en raison des avantages que ces navires lui donnent pour s'assurer le trafic étranger et en raison de la dîme qu'elle prélève sur le trafic et les échanges des autres nations.

Je citerai, maintenant, la page 239 du rapport de la commission sur la marine marchande américaine :

Cette industrie utilise les produits de presque toutes les autres industries du pays. Si d'autres peuvent transporter les marchandises à bon marché, ne vaut-il pas mieux les laisser faire ?

Et encore, à la page 243 :

Washington, Jefferson, Madison et Jackson, ont dit non. L'Angleterre avait dit non, pendant 300 ans. Bismark a dit non. Nous sommes infiniment mieux situés que l'Allemagne pour devenir une nation maritime. C'est pour le plus grand bien de tous.

C'est cette politique dont Bismarck jeta les bases, qui porte aujourd'hui des fruits en Allemagne. Plus loin, à la page 246, du même rapport, il est dit :

Quelqu'un a prétendu que nous ne savions pas construire les navires. Voyez la flotte américaine sur les grands lacs. Des navires d'un tonnage réuni de 1,000,000 d'une construction spéciale, qui transportent le trafic à meilleur marché qu'aucune autre flotte au monde, et dont les équipages sont mieux nourris et mieux payés que partout ailleurs. Nous avons 8,000 navires de moins qu'en 1868. De plus, l'économie du fret que nous payons aux autres pays (combien de millions !) et qui resterait dans le pays, si nous faisions le transport de nos produits, est une autre considération encore plus importante.

J'assimile chaque navire qui quitte nos ports à ces voitures qu'emploient les marchands pour faire la livraison des objets vendus. Si un marchand d'Ottawa, Montréal ou Toronto, faisait la livraison de ses marchandises avec les voitures d'un de ses rivaux, on sait ce qui lui arriverait avant longtemps. Expédions nos produits dans nos propres navires, dans des navires canadiens, construits par des ouvriers canadiens avec des matériaux canadiens, manœuvrés par des équipages canadiens et l'argent ainsi employé reviendra dans les coffres des Canadiens.

De tout temps l'encouragement donné à la marine nationale a été un problème important. Notre tâche consiste à étudier par quels moyens on pourrait faire cesser le honteux assujettissement de notre commerce et de notre agriculture à la marine des autres pays.

La marine anglaise possède un tonnage total de 36,000,000 de tonnaux, soit plus de la moitié du tonnage mondial. Celui de la marine allemande est de 7 millions. Depuis un siècle l'Angleterre est à la tête des nations. Howe, dans l'Encyclopédie britannique, Vol.21,page 827, édition de 1888, dit que les navires italiens dominaient au moyen-âge. Au 16e siècle, l'Espagne exerçait la suprématie, mais la reine Elizabeth et le roi Charles offrirent des primes pour la construction de navires de fort tonnage, accordant la préférence aux navires construits en Angleterre et montés par des équipages anglais. En 1830, le tonnage anglais était de 2,199,959 tonnaux et celui des Etats-Unis, de 1,191,776. Aujourd'hui, l'Angleterre reçoit $380,000,000, pour sa part dans le transport du trafic du monde. Elle est obligée de construire 800,000 tonnaux tous les ans, sans compter les navires qu'elle construit pour les nations étrangères et qui lui rapportent $100,000,000 en frais de construction, seulement.

Mais, avant d'aller plus loin, je tiens à dire qu'en demandant des primes pour la construction de navires, je demande aussi l'amélioration de nos voies navigables. Il a été question de donner une route navigable de 20 ou 22 pieds depuis les grands lacs jusqu'à la mer, et à ce propos quelques-uns ont prétendu qu'avec un pareil système de canaux les navires iraient des grands lacs en Europe directement, sans arrêter à Montreal. C'est une erreur. Le trafic sur les lacs ne rassemble pas au trafic sur l'océan. Les navires des lacs peuvent transporter du grain, du minerai ou du charbon à plus bas prix que nulle part ailleurs, parce qu'ils ont été construits spécialement pour ce trafic. Ces navires consistent en un simple assemblage de compartiments en acier, avec une quarantaine d'écoutilles, réunies par des poutres pour donner plus de solidité. Ce ne sont pas, à proprement parler, des navires, mais des récipients pour transporter le grain et le minerai sur les lacs. Au mois d'août dernier, un citoyen du Saut Sainte-Marie prétendait que ces navires étaient maintenant construits assez solidement pour résister à toutes les tempêtes. Mais peu de temps après, il eut la preuve qu'il se trompait. A l'automne, un certain nombre de ces navires en acier furent jetés sur un rocher dans le lac Supérieur et on eut a déplorer plusieurs pertes de vie et de millions de dollars, parce que ces navires n'étaient pas construits ni arrimés pour résister aux grosses mers. Pour la navigation océanique, un navire doit être construit et arrimé d'une manière spéciale. Les navires des lacs sont excellents pour transporter du grain jusqu'à la mer et en rapporter du charbon, mais ils ne peuvent pas traverser l'Atlantique. Pour le trafic océanique, il faut des navires d'une capacité de 20,000 à 30,000 tonnes.

Voici ce que dit le rapport officiel de la commission américaine sur la marine marchande :

1. Prendre les moyens politiques pour arriver à faire transporter nos produits à l'éranger par nos propres navires et garder ainsi pour nos concitoyens les millions de dollars qu'ils paient pour enrichir des étrangers. (Les Etats-Unis paient annuellement en fret au delà de $200,000,000.)

2. Augmenter l'exportation et la vente de nos produits dont la quantité croît rapidement, sur les marchés de l'Afrique et de l'Asie. Ce commerce ira à la nation qui possèdera ses propres navires, des conventions postales et des agences commerciales.

3. Augmenter le nombre de cette précieuse classe de la population, qu'on appelle la population maritime. Il faudra du temps pour y arriver, mais plus vite nous commencerons, plus facilement nous y arriverons. Tout mouvement ou effort tendant à augmenter nos exportations, à accroître notre commerce avec l'étranger, à refaire notre marine marchande qui va s'amoindrissant, est digne d'appeler l'atention sérieuse, constante et patriotique de tous les Américains.

M. LEWIS.

M. Wm Livingston dit :

Aucun argent dépensé par le gouvernement amércain n'a donné d'aussi beaux résultats que celui qui a été affecté à l'amélioration de nos ports et de nos rivières. Je ne connais rien au monde qui soit de nature à produire une plus grande somme de bien, à procurer plus de bien-être à la population de tous les Etats-Unis, qu'un projet qui aurait pour résultat de faire flotter le drapeau américain dans tous les ports du globe terrestre.

Au lieu du drapeau américain, j'aurais mis le drapeau canadien. M. Wm Bird disait, dans sa déposition devant la commission américaine de la marine marchande :

Exportateur, etc., depuis 66 ans ; le commerce suit le pavillon. Toutes les démarches par la poste ou par l'entremise des commissionnaires n'ont pas la même efficacité qu'un bâtiment.

Opinion de M. J. K. Oldham :

Les vapeurs transocéaniques à hélice d'Angleterre ont été les facteurs de l'accroissement considérable du commerce d'exportation du pays car ils ont permis d'apporter rapidement et à peu de frais sur les marchés étrangers les machines et les autres productions anglaises. Ils ont accru les relations commerciales de la Grande-Bretagne dans tous les coins de l'univers à un point qu'on ne pouvait les atteindre qu'au moyen de vaisseaux de cette nationalité.

M. Geo. D. Gray, de San-Francisco, dit :

Bien que le mouvement de notre flotte marchande ne s'apperçoive que sur notre littoral, il profite à tous. Autrement dit, lorsqu'un coup est frappé sur une partie du corps, tout l'organisme s'en ressent ; de même un coup porté à notre marine marchande est plus ou moins ressenti dans chaque hameau et dans chaque canton du pays.

M. John D. Farquhar, de Buffalo, l'auteur d'un projet de loi, disait :

C'est une question commerciale et une question nationale. Notre bien-être en dépend et notre existence nationale pourrait un jour en dépendre. C'est la lutte des nations entre elles pour la suprématie du commerce maritime. En tant que pays producteur d'acier, nous sommes en état de construire des vaiseaux.

Je soutiens que cette réflexion doit s'appliquer au Canada. Le "Times", de Londres, contenait le passage suivant :

La manière de s'emparer du commerce de n'importe quel pays, a dit M. Blaine, c'est d'y envoyer nos bâtiments. On devrait employer nos vaisseaux et nos navigateurs, nos marchands et nos artisans, nos ouvriers et nos capitalistes à établir notre propre commerce. Ces trésors, aussi précieux que simples, ne devraient pas être détruits. Sagement employés, ils fourniront une preuve incontestable de notre grandeur. Ils sont essentiels à notre puissance. Ces vérités sont des axiomes et je désire vous dire et vous faire comprendre que cette question a une partie plus grande et plus haute que tout autre problème qui, de nos jours, préoccupe la population. Si l'on compare la faible pitance que nos vaisseaux ont reçue du gouvernement américain à ce que nos che-

mins de fer ont reçu, cela seul doit nous porter à réfléchir.

J'applique ces paroles au Canada autant qu'aux Etats-Unis.

L'amiral Harrington, de la marine américaine, écrit :

Le commerce est une fonction naturelle de la vie humaine et un élément essentiel de la grandeur d'une nation. L'échange de produits avec les pays étrangers est la véritable cause et la mesure de notre prospérité, soit qu'il s'agisse des produits du sol, des mines, de l'industrie ou de la science.

L'honorable M. R. G. Bickford dit :

Le voisinage de la mer et son utilisation influent naturellement sur la marine marchande ; lorque ces conditions existent, à moins que des lois imprudentes ne l'entravent, le progrès du commerce maritime de cette nation est assuré ; avec des lois sages et prévoyantes, ce progrès sera rapide.

En 1582, il y avait 135 vaisseaux anglais, mais la clairvoyante reine Elizabeth imposa des droits différentiels et le nombre des bâtiments anglais tripla. Dans son ouvrage intitulé " Wealth of Nations ", Adam Smith dit :

Les lois anglaises sur la navigation sont impopulaires parmi les naions, mas elles sont les plus sages de toutes les lois d'Angleterre sur le commerce.

Il déclare aussi que les progrès d'une grande nation commerçante ont pour conséquence inévitable sa prépondérance sur les autres peuples de l'univers. M. Tyson, de Savannah (Géorgie), a déclaré que la marine marchande des Etats-Unis souffrait des jalousies politiques qui règnent à Washington. Je cite cette déclaration afin de démontrer qu'il s'agit d'une question nationale et non d'une question politique, et que nous devrions tous faire cause commune dans l'intérêt du Canada. On dit aussi que le travail à bon marché abaisse le coût de la production et que nous n'en voulons pas au Canada. M. Wright, de Galveston (Texas), dit :

Que chaque nation reçoive en franchise ses propres importations mais prélève des impôts sur toutes les autres nations dont elle transporte les importations.

Souffrez que je vous demande pourquoi nous permettrions aux vaisseaux norvégiens et suédois d'entrer dans nos ports où les lois anglaises sur la ligne de charge et la navigation ne permettent pas à nos bâtiments de transporter des chargements aussi considérables que ceux des vaisseaux norvégiens. Pourquoi chaque vaisseau qui mouille dans un port canadien ne tombe-t-il pas sous le coup de la loi du pays ? Pourquoi ne frappe-t-on pas d'un droit différentiel chaque livre de marchandise étrangère importée au Canada sur un navire qui n'appartient pas au pays exportateur ? M. Porche, de Galveston, dit :

L'océan Atlantique qui baigne deux grands hémisphères est une mer allemande, française et anglaise, mais l'océan Pacifique, deux fois aussi étendu, dont les flots couvrent le rivage de deux pays qui renferment les deux-tiers de la population du globe, sera dorénavant une mer américaine sillonnée par des vaisseaux américains portant dans leurs flancs les produits de l'industrie américaine.

Le rêve de Colomb se réalisera et les produits de la moitié de l'univers se rendront aux Indes par la route de l'ouest.

Pourquoi ne dirions-nous pas que l'océan Pacifique est une mer canadienne ? Notre pays est plus rapproché de la Chine et du Japon ; nous avons le littoral, le fer, la houille et les ouvriers, et nos capitalistes, je suis bien aise de le dire, ont les fonds nécessaires. Nous possédons tous les avantages. Pourquoi ne dirions-nous pas que l'océan Pacifique est une mer canadienne et ne transporterions-nous pas nos produits dans nos propres navires ? Alors se réaliserait le rêve de Colomb et la moitié des productions de l'univers serait transportée aux Indiens dans des navires canadiens. Personne n'ignore que, pendant la guerre hispano-américaine, les Etats-Unis se sont emparés des Philippines, de Porto-Rico, d'Hawaï et de Cuba et ont empêché les navires étrangers d'apporter des marchandises à ces pays, favorisant par là leur marine marchande. En cinq ans, le commerce des Philippines, qui était nul, s'est élevé à cinq millions de dollars ; celui de Porto-Rico a augmenté de neuf à quatorze millions, celui d'Hawaï, de quatre à onze millions et celui de Cuba, de sept millions et un tiers à vingt millions. Je prie le ministre des Douanes d'en prendre note. Ces faits peuvent avoir d'immenses conséquences. Les exportations américaines d'articles fabriqués aux Etats-Unis ont augmenté de $228,000,000 à $407,000,000, par année et, depuis cinq ans, le port des vaisseaux américains naviguant dans les eaux des Grands lacs s'est accru de 570,600 tonneaux, chaque année, tandis que le Canada rétrogradait. Le rapport de la navigation des Etats-Unis dit :

Il est généralement reconnu que les colonies anglaises peuvent produire une grande partie des articles dont on peut avoir besoin en Angleterre. Le commerce que nous perdons et dont le Canada s'empare ne nous reviendra que difficilement et aux prix de grands sacrifices qui causeront de la gêne et des perturbations dans les centres agricoles des Etats-Unis.

Voici une déclaration d'une suprême importance au point de vue de notre prospérité nationale que j'extrais du " Times ", de Londres, édition du 16 février, 1905 :

Tandis que sous tous les autres rapports, population, richesse, puissance et étendue du territoire, nous faisons des progrès, notre commerce maritime périclite.

Pour la première fois dans les annales des Etats-Unis, aucun vaisseau gréé en carré et destiné à la navigation sur la haute mer n'a été lancé soit sur le rivage de l'Atlantique soit sur le littoral du Pacifique et, dans les chantiers maritimes des Etats-Unis, il n'y a en voie de construction qu'un seul steamer qui servira au commerce extérieur. Les chantiers mariti-

mes américains n'ont pas reçu la commande d'un seul steamer pour le commerce extérieur depuis 1901.

Un article du " Times ", de Londres, rapporte les paroles suivantes du président Arthur :

Les Etats-Unis n'ayant aucun steamer sur les principales routes maritimes ni dans les ports étrangers, nos moyens de développer notre commerce sont fortement amoindris, tandis que les nations qui construisent des navires pour le transport des passagers et des dépêches jouissent d'avantages évidents et augmentent leur commerce. Plus récemment encore, le président Roosevelt disait la même chose d'une manière caractéristique. Les vaisseaux profitent à leur propre pays de la même manière que les chemins de fer profitent à leurs terminus.

M. John Craig, que j'ai rencontré, était autrefois établi à Trenton. Il est maintenant propriétaire de l'un des plus grands chantiers maritimes des Etats-Unis. Il a déclaré sous serment :

Je vous dis que si vous leur en fournissez l'occasion, étant donné notre sol et notre climat, le caractère, l'origine, les mœurs, les ambitions et les aptitudes de nos concitoyens, qui ne le cèdent à personne au monde sous le rapport de l'intelligence, nos chantiers maritimes construiront, d'ici à dix ans, des navires pour l'Angleterre, comme ils en construisaient autrefois.

Jadis, tous les cultivateurs établis près des cours d'eau navigables de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick travaillaient à la construction des navires, en hiver, et je me demande pourquoi ils n'y travaillent plus de nos jours.

M. Jas. W. Porch, de la Nouvelle-Orléans, dit :

Les navires affrétés par ceux qui demandent au loin et qui les envoient chercher ici des cargaisons parce qu'elles coûtent moins cher, ne contribuent pas sensiblement à nos progrès. Ceux qui ont les mêmes intérêts que nous sont les plus propres à assurer notre prospérité. Il ne faut pas demander à l'étranger de transporter les produits que nous devons à notre intelligence et à nos muscles.

Les vaisseaux de 6,000 à 7,000 tonneaux constituent le meilleur placement à l'heure qu'il est.

Il faut de cinq à dix ans pour qu'un nouveau commerce devienne lucratif. Nos navires doivent être sur un pied d'égalité, sinon de supériorité. Frappez d'un droit toutes les marchandises qui ne sont pas transportées par nos vaisseaux.

L'Angleterre n'accorde une subvention qu'aux navires construits dans des chantiers maritimes anglais—c'est une innovation—parce qu'elle a peur de l'Allemagne.

L'Angleterre a payé des subventions au montant de $250,000,000 ; c'est ainsi qu'elle protège sa marine marchande. Autrefois, elle accordait une subvention aux vaisseaux qui naviguaient sous son pavillon. Maintenant la subvention n'est versée qu'aux vaisseaux construits dans des chantiers anglais.

M. LEWIS.

M. Porch ajoute :

Les lois anglaises sur la navigation offrent beaucoup de protection et leur succès a été immense.

Le capitaine Mahan : " Un navire est une espèce de voyageur de commerce pour la nation à laquelle il appartient."

Nous devons d'abord nous procurer les navires et prendre l'habitude d'en construire. Voici la fameuse conclusion de Von Humboldt : Le contact avec la mer a été l'un des principaux facteurs de la formation du caractère des nations et de l'accroissement de leur richesse et de leur puissance.

L'argument péremptoire en faveur de la protection de la navigation dans les Grands lacs, c'est le fait que les bâtiments marchands des Etats-Unis y sont complètement protégés, et cependant les tarifs de transport sont les plus modiques de tout l'univers et les hommes sont mieux nourris et mieux rétribués que dans toute autre industrie.

Voici, maintenant, la réponse qu'un premier ministre d'Angleterre adressait à l'ambassadeur anglais en Belgique :

En matière commerciale, le tort du Hollandais est de donner trop peu et d'exiger trop. Les Suédois se contentent d'un avantage égal. Aussi, nous appliquerons un droit de 20 p. 100 sur les navires hollandais.

Ce n'est pas sur l'esprit de justice d'autrui que nous comptons pour obtenir de justes conditions sur les marchés étrangers en faveur de nos propres produits, mais sur nos moyens d'indépendance et nos méthodes commerciales.

Il est un autre sujet d'une grave importance que je désire signaler à cette Chambre, mais avant d'entrer sur ce terrain, je lirai quelques extraits d'un article sur les Grands lacs que M. William Livingstone a cité lors de la célébration du cinquantenaire du canal du Sault-Sainte-Marie.

Lors de la dernière visite de Lafayette à Washington, le 10 décembre 1824, dans l'adresse que lui fut présentée à cette occasion M. Clay était opposé au canal. M. Livingstone s'exprimait comme suit :

On exprime quelquefois le vain désir que la Providence permettra au patriote après sa mort de revenir plus tard dans son pays contempler les changements qui se seront produits ; voir les forêts abattues, les villes construites, les montagnes abaissées, les canaux creusés, les routes ouvertes, le progrès des arts, les développements de l'instruction et l'augmentation de la population." S'il pouvait être ici aujourd'hui témoin de cette célébration, voir cette magnifique cité avec ses nombreuses industries, ses demeures heureuses, sa population progressive, et pourtant cette cité n'est que dans son enfance et est destinée, sans aucun doute, vu ses avantages naturels considérables, à devenir une des grandes villes du pays, et lorsqu'il comparerait le présent avec sa prédiction d'il y a soixante-deux ans, qui pourrait peindre l'émotion dont il serait empoigné.

Une courte revue de la navigation des lacs, sujet que je veux traiter, montre une transformation encore plus grande. Bien que les chiffres soient nécessairement anides, il est absolument nécessaire de s'en servir quelquefois,

afin de démontrer l'augmentation formidable dans le tonnage de la navigation sur les Grands lacs pendant les cinquante dernière années. En 1855, le tonnage total sur le lac Supérieur, non pas seulement des cargaisons, mais aussi le tonnage des navires qui les ont transportées, aurait pu être aisément contenu dans la cale de l'un des plus grands steamers modernes que l'on a construits l'année dernière et qui passent tous les jours par le canal.

Le tonnage de la rivière Détroit égale cinq fois le tonnage étranger du port de New-York ; il est plus considérable que le tonnage réuni de Liverpool, Londres et Hambourg, et il en reste encore. On ne doit pas oublier dans ces comparaisons que la période de navigation sur les Grands lacs n'est que de 230 jours, tandis que la navigation maritime se fait pendant les 365 jours de l'année. Dans aucun autre endroit du monde, à part la rivière Détroit, peut-on voir une navigation aussi animée. C'est une procession constante, il y a toujours des navires en vue.

Les méthodes de chargement et de déchargement des navires ont fait des progrès proportionnels. Dans les commencements du commerce du minerai de fer on le transportait sur de petites goélettes ; on le chargeait à force de bras et c'était un travail des plus durs dont le coût serait considéré aujourd'hui fabuleux. Il fallait environ quatre jours pour faire un chargement de 300 tonnes, et le déchargement était une tâche encore plus grande. Pour extraire un chargement du fond de cale il fallait construire des échafaudages. On jetait le minerai d'échafaudage en échafaudage jusque sur le pont, et ensuite on le jetait de nouveau du pont sur le quai, ce qui faisait trois manutentions. Il fallait presque une semaine pour décharger trois cents tonnes de cette manière. On recourut ensuite à l'emploi de poulies, cordes, et chevaux. Ces jours derniers le steamer "G. W. Perkins" déchargeait 10,514 grosses tonnes de minerai en quatre heures et dix minutes, avec seulement trente-deux hommes, la plus grande partie de la cargaison étant déchargée au moyen de la drague à mâchoires. Cela fait plus de 50 tonnes par minutes ou 1,880 livres par seconde, et égale le chargement de 260 wagons d'une capacité de 40 tonnes chacun. Il y a dix ans on aurait été obligé de décharger ce minerai à la pelle dans des cuves, ce qui aurait pris plusieurs jours, et il n'y a pas aujourd'hui sur la côte un quai sur lequel on pourrait décharger une cargaison de cette sorte en une semaine.

Nos voies de navigation ont été un très puissant régulateur des prix de transport. Lorsque l'on songe qu'une diminution d'un mille par tonne sur les transports par chemins de fer dans tout le pays représente une économie de près de huit cents millions aux expéditeurs, la valeur de ce pouvoir régulateur ne peut-être surévaluée ; et, ainsi que le professeur Lewis M. Haupt l'a dit, dans un travail qu'il a lu récemment devant une réunion de la Société philosophique américaine tenue à Philadelphie, si l'honorable sénateur avait ajouté que c'est un fait reconnu que ce pouvoir régulateur de transport par la navigation ne diminue pas, mais augmente au contraire considérablement les revenus des chemins de fer, il n'aurait fait que donner plus de force à ce paradoxe commercial que peu de personnes comparativement paraissent comprendre.

Si je comprends bien la question, cela vient de ce que le transport par voie d'eau est plus économique. De même que le gros transport, formé des produits de l'exploitation agricole et de celle des mines s'effectue de plus en plus par la voie d'eau, ainsi augmentent parallèlement les transports d'une espèce plus délicate, auxquels les chemins de fer demandent leurs bénéfices.

Conséquemment, en creusant nos canaux et en agrandissant nos voies de navigation nous augmentons en même temps les chances de bénéfices des chemins de fer.

Une autre question au sujet de laquelle il y a eu beaucoup de discussions est le poids maximum de la cargaison. C'est une question sérieuse. Depuis plusieurs années on construit peu de navires en bois au Canada. Mais un propriétaire de manufacture ou un capitaliste achète de petits navires en bois, en coupe les mâts et les converitt en chalands, et ensuite il les fait remorquer par des bateaux à vapeur, et dans plusieurs cas, les marins qui sont à bord s'y noient comme des rats dans un baril. Nos meilleurs navires sont aujourd'hui inspectés et leurs officiers, mécaniciens, capitaines et seconds doivent avoir des certificats ; mais on n'inspecte pas le chalands, et ceux qui les manœuvrent n'ont pas besoin d'avoir de certificats. C'est un crime, non seulement à l'égard du Gouvernement ou à notre égard, mais à l'égard de tout le pays. Le résultat est que nombre de bons marins perdent leur vie et personne n'en sait jamais la raison. Je ne citerai pas d'exemple pris en Canada, car cela pourrait entraîner dans d'autres discussions. Mais je citerai des exemples pris de l'autre côté de la frontière. Un bateau sortira, par exemple, d'un port en remorquant quatre chalands ; ce bateau n'a quelquefois que 150 pieds de longueur, et chacun des chalands en a de 200 à 220 ; ils sont traînés à une distance de 200 brasses entre chacun. C'est-à-dire que cinq ou six vaisseaux formeront une remorque d'une longueur d'un mille à un mille et demi. Cette longueur est dangereuse pour les meilleurs navires, et cependant ces vaisseaux affronteront les dangers dont ces eaux sont pleines. Vienne une tempête, et il est impossible au capitaine de voir même le premier chaland qu'il a derrière lui ; toute la remorque devient alors complètement ingouvernable. On ne devrait pas permettre à ces chalands de naviguer sur les Grands lacs en dehors des mois de juin et juillet. On devrait établir un maximum de chargement, et nos vaisseaux devraient être protégés sur les côtes maritimes, parce que le manque de protection tue une grande industrie. Les navires construits à l'étranger transportent les marchandises entre nos ports et les ports étrangers ; mais dans la Nouvelle-Ecosse on construit encore de petits vaisseaux pour le transport des produits et pour faire le cabotage entre les ports dans lesquels les grands vaisseaux ne peuvent pas entrer. Ces petits vaisseaux devraient être protégés contre le monopole accapareur dont j'ai parlé. Les Améri-

cains sont dans la même situation que nous. Pourquoi notre marine est-elle disparue en 1878? C'est le Plimsoll Act qui en a été la cause. Pour ne pas laisser régir leurs vaisseaux par cette loi, les propriétaires les firent enregistrer sous le pavillon de Norvège et de Suède. En vertu de cet enregistrement, ils ont des droits qu'ils ne devraient pas avoir. Cette ligne de cargaison nationale est une ligne pour couler à fond non pas pour flotter. Il n'y a pas ici de question de parti. Le Sud et l'Est, l'Ouest et le Nord sont intéressés. Mettons nos navigateurs sur un pieds d'égalité avec les autres et ils pourront tenir tête à n'importe qui. Le docteur Smith, l'agent des Etats-Unis au Japon, dit que les succès du Japon sont dus en grande partie à l'habileté, à la bravoure et la fidélité de ses pêcheurs.

Et cela s'applique avec plus de force encore aux pêcheurs du Canada. Le docteur Smith dit que le marin employé par les compagnies de navigation russes est brave, mais qu'en règle générale il manque d'expérience sur la haute mer, et n'a pas cette ténacité qui permet aux matelots anglais et américains de se faire aux difficultés et responsabilités qui surviennent. Et le "Toronto News" du 2 décembre 1905 disait, et je suppose que d'autres journaux ont dit à peu près la même chose, mais je me borne à ce que j'ai vu de mes propres yeux :

> Chaque année nous ramène le récit de naufrages sur les lacs, de vaisseaux trop chargés et n'ayant pas un nombre suffisant de matelots pour les manœuvrer dans les tempêtes de novembre et décembre. On sacrifice des vies de marins non pas à la nécessité, mais simplement au lucre.

Les matelots veulent avoir la ligne Primsoll et le quart alternatif sur la haute mer. Cela signifie que sur la mer, les matelots doivent se relever pour faire le quart. Cela devrait être fixé par la loi. Rappelons-nous bien que je parle des matelots et non pas des capitaines et des seconds. Le matelot est exposé à être appelé à toute heure de la nuit ; les tempêtes ont lieu généralement la nuit. Si on y ajoute le petit quart au quart régulier cela fera quatorze heures de quart une journée et dix la journée suivante. Le matelot a quatre heures de repos par nuit. La règle aujourd'hui est de l'éveiller à huit heures du matin et de le garder sur le pont toute la journée, même si l'on n'a pas besoin de lui pour la manœuvre du navire. Ceux qui font le quart de tribord devraient avoir le droit de se tenir sous le pont lorsqu'il n'y a pas besoin d'eux pour la manœuvre du navire, tandis que le matelot qui fait le quart de bâbord reste sur le pont.

Le rapport dont j'ai parlé nous fait connaître une autre prétention très forte des Américains. Ils ne veulent pas recevoir chez eux de vieux navires. Ils disent que l'on empêche bien les immigrants malades de venir dans le pays et que l'on doit fermer de même l'entrée aux navires malades et ainsi venir en aide à leurs propres travailleurs. Vous obligez les steamers de première classe, munis de machines puissantes et de tout ce qui est nécessaire, d'avoir des capitaines, des seconds et des mécaniciens munis de certificats, et vous inspectez ces steamers tous les ans. Mais une loi ridicule permet de transformer une coque de navire pourrie en un chaland, que l'on charge outre mesure, sur lequel on ne met pas le nombre de matelots suffisant pour le manœuvrer, dont on ne fait aucune inspection, et que l'on n'oblige pas à être conduit par un capitaine portant un certificat.

La ligne Primsoll devrait être obligatoire sur les Grands lacs. Ce serait protéger les navires. A la page 281 du rapport, on lit :

> Le matelot n'a-t-il pas droit d'être protégé ? A la fidélité, au courage continuel et à l'héroïsme de qui confiez-vous vos vies lorsque vous êtes sur les eaux profondes ? Qui veille sur vous, sur votre fils ou votre fille lorsque vous voyagez dans les ténèbres, pendant les tempêtes, lorsque surviennent des collisions, des naufrages, et, ce qui est encore plus terrifiant lorsque le feu éclate à bord ? Et ce n'est pas la charité que ces matelots nous demandent aujourd'hui ; ils nous demandent seulement du travail, et qu'on leur paye pour ce travail des gages raisonnables qui leur permettront de vivre.

Voici un autre point sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre d'une manière toute spéciale. Félix Foley a dit sous serment : "Il n'y a pas de ligne de cargaison aux Etats-Unis." Il a ajouté : "Lorsque l'eau arrive jusqu'aux dalots sur le pont, cela signifie que le vaisseau est chargé ; cela est compris sur la côte des Etats-Unis. Laissez-moi expliquer ce que cela veut dire. Un vaisseau à un pont a des bastingages, et les dalots sont de petites portes qui s'ouvrent en dehors du niveau du pont. Lorsque le vaisseau est chargé au point que l'eau arrive à ces portes, alors on considère qu'il a son plein chargement." A la page 1703 du rapport de la commission sur la marine marchande américaine on lit, dans un témoignage, qu'un vaisseau chargé de 1,500 tonnes de charbon sur la côte de l'Atlantique n'avait que quatre matelots ; et à la page 1705, on lit un autre témoignage dans lequel il est dit que quelquefois il n'y a sur le pont que deux ou trois hommes inexpérimentés et peu rétribués. La loi devrait fixer le nombre de matelots nécessaire sur un navire suivant le nombre de tonneaux, et on ne devrait pas permettre à ceux qui n'ont pas le nombre voulu de prendre la mer.

Le rapport que j'ai cité, à la page 1706, démontre qu'aucune industrie ne profite autant aux travailleurs que la construction des navires.

L'ouvrier, le mécanicien, le cultivateur et le marchand en bénéficient tous. La renaissance de la construction des navires bénéficiera à tout le pays ; d'abord en donnant de l'emploi aux artisans et aux journaliers dans les chantiers, puis dans les laminoirs,

les houillères et les manufactures. Nous avons au Canada tout ce qui entre dans la construction des navires. M. Gorman, dont on trouve le témoignage à la page 1709 du rapport dont j'ai parlé, mentionne un navire de 200 tonnes de Rockland (Maine), qui était manœuvré par un capitaine, le cuisinier et deux matelots. Conséquemment, il ne pouvait y avoir qu'un homme à la fois sur le pont, et l'autre était obligé de faire quatre heures à la roue. Il n'y avait pas de vigies. A la page 1707, M. W. Barton, de New-York, dit que neuf fois sur dix les goélettes américaines sont tellement chargées que l'eau entre par les dalots. Ces vaisseaux n'ont pas non plus le nombre de matelots suffisants, et dans une tempête ils roulent et tanguent; ils sont lourds et lents et les assauts qu'ils subissent leur causent souvent des voies d'eau. Voici deux exemples que l'on donne : le naufrage du "Mears" et du "Midnight" remorqués par le chaland à vapeur "Wilhelm" Le naufrage a eu lieu le 24 novembre 1889 sur le lac Huron, pendant une tempête de neige aveuglante et un gros vent du Nord-Ouest. Tout l'équipage a péri. Dans chaque cas ces chalands étaient chargés de bois. Le 25 janvier 1905, le "Sea King" a perdu quatre chalands sur cinq, qu'il remorquait, chargés de charbon. Tout l'équipage a péri. Les chalands étaient bien assurés. Le 30 septembre 1896, le "Sumatra", remorqué par le "B. W. Arnold" et chargé de charbon a fait naufrage vis-à-vis Milwaukee, et tout son équipage a péri. De 1890 à 1903, 472 chalands ont fait naufrage et il y a eu 118 pertes de vie. La cause en était due à un chargement trop fort et pas assez d'équipage. La faute n'en était pas entièrement aux matelots, bien que ceux-ci avaient été engagés un peu partout et étaient payés de $14 à $16 par mois. A la page 61 du rapport il est dit que le remorquage est dangereux pour les navires à voile. Il y a quelquefois des remorques d'un mille de longueur. Si la loi peut obliger les navires à porter des lumières vertes et des lumières rouges et régler d'autres détails de la navigation, elle pourait aussi bien limiter la longueur des remorques.

La loi dit que l'on doit donner certains coups de sifflet, un long et deux courts, lorsqu'un vaisseau s'avance dans la brume avec une remorque, mais il n'y a rien qui en limite la longueur qui peut être de 300 pieds ou de 6,000 pieds. Le rapport dit ensuite :

Les matelots devraient être placés sur le même pied que nos artisans.

Les matelots devraient faire le quart alternatif le jour et la nuit, une journée de dix heures et la suivante de quatorze. Cela ne fera pas de tort aux navires, mais améliorera la condition de chacun, officiers, matelots et armateurs.

Degré de compétence. Les hommes de pont ne devraient pas avoir le droit de s'engager comme matelots expérimentés. Je cite le cas du "Rio" dont le naufrage à San Francisco a causé de nombreuses pertes de vie.

Si nos collègues s'en souviennent, le "Rio" était un navire qui arrivait de l'océan Pacifique ayant un grand nombre de passagers à bord. Il s'avançait dans la Porte d'Or ; il y avait une petite brume et pas de mer du tout. Il heurta un rocher et les pertes de vie furent nombreuses, bien qu'il s'écoulât vingt minutes entre le moment qu'il toucha et celui où il sombra. Quelle était la raison de cela ? C'est que l'équipage était composé de Chinois engagés à bon marché.

Voici un autre cas. Le "Queen", un grand navire qui portait un équipage et des passagers. Le feu se déclara à bord pendant une grosse mer, mais il y eut peu de pertes de vie et le navire fut finalement sauvé. Pourquoi ? Parce que l'équipage était composé de matelots anglo-saxons, qui tous avaient de l'expérience. Ces deux exemples sont frappants. Pour la protection de la vie même et de la propriété, dans l'intérêt de nos classes ouvrières, nous croyons que ceux qui s'engagent comme matelots et pour faire l'ouvrage de matelots devraient connaître le métier, et que le Gouvernement de ce pays devrait faire des règlements en conséquence.

Voici maintenant le rapport de la Chambre des communes anglaises, un rapport très récent, celui de 1901. M. Arthur Norman Hill n'est pas le grand J. J. Hill, que je citerai plus loin, mais il est une autorité anglaise reconnue : A la page 121 il dit : Si vous mettez des restrictions sur les navigateurs étrangers et qu'ils se tiennent éloignés de vous ou usent de représailles, vous avez assez de navires pour faire vos transports.

Il parle ici des transports anglais.

Tout ce qu'un navire anglais demande, c'est un champ libre. Alors nous serons capables de lutter, et nous lutterons. La loi sur le maximum de cargaison est une bonne loi. Mais les règlements de la navigation sont vieux de cinquante ans et ont besoin d'être revisés. Par exemple, la loi de la marine marchande de 1854 oblige les navires maritimes à porter du sel pendant 70 jours.

Voilà une des raisons pour lesquelles nous devrions reviser nos lois de navigation. A la page 122, M. Hill dit qu'en Angleterre, si un navire fait naufrage, le propriétaire est responsable de la perte d'une partie de la cargaison. En Allemagne la loi n'est pas la même dans les cas où l'on a trop chargé un navire et quand il y a collision. La loi allemande confisque le navire. Les colonies obligent les navires anglais à observer la loi Plimsoll, mais pas les navires étrangers. M. Hill dit qu'en règle générale on ne doit accorder de primes que comme dernière ressource, mais dans plusieurs cas, lorsqu'il s'agit d'ouvrir de nouvelles lignes commerciales, il est absolument nécessaire d'accorder des subventions afin de donner le premier élan au trafic jusqu'à ce qu'il devienne assez rémunérateur.

L'Angleterre a un système complet pour la formation des matelots. Le gouvernement allemand donne une subvention à la ligne

Hambourg-Américaine, pour lui aider à maintenir deux grands navires à voiles qui parcourent les océans à la recherche du commerce et donnent l'instruction à un grand nombre de jeunes gens. A la page 22 il dit :

Ces vaisseaux sont des écoles pour les matelots. Ils sont les pionniers du commerce, ils visitent les nouveaux ports où le commerce est trop petit, ou le chenal pas assez profond pour un steamer ; ils sont les transports les plus économiques pour certaines marchandises, et leur présence sert partout à empêcher les bateaux à vapeur d'exiger des frets exorbitants. Les bateaux à vapeur ne forment pas de matelots dans le sens strict du mot, c'est-à-dire des hommes qui ne sont pas seulement habitués à la mer, mais connaissent toutes les parties du métier, méprisant le danger, confiants en eux-mêmes dans les difficultés, pouvant se plier à toutes les circonstances, aimant la mer, et toujours pleins de ressources dans les mille difficultés de la vie maritime.

Lorsque nous aurons les navires, nous aurons les matelots. Il n'y a pas un pays au monde qui soit plus en tat de donner à nos jeunes gens l'occasion de se former dans la marine marchande que le Canada.

Je vais maintenant donner quelques opinions américaines. M. Harry Colby, de la compagnie de steamers de Pittsburg, dit que c'est la question la plus importante que la nation a à décider aujourd'hui. Il passe 292 navires par le canal de Suez pendant qu'il n'en passe qu'un seulement portant pavillon américain. Cette question est plus importante que celle de l'étalon d'argent 16 à 1. Il a dit que la marine marchande était malade ; il a dit aussi que les moyens de transport qui unissent le producteur au consommateur sont la vie même du commerce, et constituent une science pure et simple, et qui est mieux cultivée aux Etats-Unis qu'aucune part ailleurs. Il dit : Demandons à chacun de contribuer quelque chose pour le bien de tout le monde ; c'est là une question économique et non pas politique.

M. Julius Bleyer a parlé du steamer "Augustus B. Wolvin" dont la longueur est de 560 pieds, et qui a remonté le lac avec 10,500 tonnes de charbon, et l'a redescendu portant 12,589 tonnes de minerai jusqu'à Chicago. Le "Wolvin" a trente-trois écoutilles et est virtuellement une longue trémie en acier, construite de façon à permettre le déchargement au moyen de dragues à mâchoires. Un bateau de ce genre peut faire les transports à meilleur marché que n'importe quel autre vaisseau au monde, parce qu'il est construit de telle façon qu'un seul homme peut décharger 33,000 tonnes dans une heure. Cela est possible sur les Grands lacs, mais pas sur l'océan, de sorte que Montréal et Québec devraient être unanimes sur ce point. En 1898, 18,526 vaisseaux, portant 34,674,437 tonnes de marchandises, sont passées par le canal Sainte-Marie, et on me dit que cette année le chiffre s'est encore accru de 10,000,000 de tonnes.

M. David Vance, un des hommes connaissant le mieux le commerce maritime intérieur, dit que chaque dollar qui a été dépensé pour améliorer la route des Grands lacs a rapporté un bénéfice à la population de l'Ouest par le dégrèvement du fret de 20 cents à 1 cent par boisseau. La construction des navires et les transports maritimes sont, dit-il, tout autant des industries domestiques que la culture du blé et l'industrie manufacturière.

M. Baker, de Baltimore, dit que le temps n'a jamais été plus opportun, pour aucun pays, de venir en aide à sa marine marchande que le temps présent. Les constructeurs de navires ont besoin qu'on leur accorde un peu d'aide pour commencer. On a jugé qu'il était mieux de faire les navires sur des plans nouveaux, à fonds plats et à flancs offrant plus de résistance. Un navire construit il y a vingt ans ne pourrait faire concurrence aux navires d'aujourd'hui. L'acier dure plus longtemps que le fer; ce dernier est plus épais et plus lourd. On a employé l'acier sur l'Atlantique du Nord ; il revenait meilleur marché que le fer. Il a dit qu'une contribution de $2,500,000 par année pendant vingt ans donnerait un grand élan à la marine marchande des Etats-Unis et aiderait beaucoup au transport. Monsieur l'Orateur, si une somme de $2,500,000 donnait ce résultat aux Etats-Unis, il en faudrait beaucoup moins que la moitié pour donner un résultat semblable au Canada. M. Baker a dit aussi que pour abaisser le coût des transports, il faut suivre les progrès qui ont été faits dans la construction des navires en ces dernières années. Si nous pouvions faire nos transports maritimes dans des navires de 20,000 tonnes, ces transports coûteraient 20 pour 100 de moins.

Peu de membres de cette Chambre savent, j'en suis sûr, que pas un des steamers qui traversent l'Atlantique ne contient une aussi grande quantité de grain que celle qu'apporte dans le port de Midland un seul navire des lacs. Le plus fort chargement qui part de Québec est d'environ 125,000 boisseaux de blé, mais un navire des lacs en apporte 216,000 à Midland. Un vieux matelot ne voulut pas me croire quand je lui disais qu'un vaisseau était sorti du port de Fort-William avec 350,000 boisseaux de grain. Il se moquait et trouvait la chose absurde.

Maintenant, la raison pour laquelle les Américains ont pu abaissé le prix du fret, c'est qu'au lieu de laisser un navire prendre trois ou quatre jours ou une semaine à charger ou décharger, ils ont mis à contribution tout leur talent et leur génie à faire en sorte qu'il ne reste pas plus qu'une journée au quai, car ils disent qu'un navire ne rapporte de l'argent que lorsqu'il navigue. Pour diminuer le prix des transports il faut faire naviguer le navire.

Page 977. Le commerce de l'Orient devrait appartenir aux Etats-Unis, parce que nous en sommes les plus proches.

Je prétends qu'il devrait plutôt appartenir au Canada.

Le coût des matériaux qui entrent dans la construction d'un navire compte pour peu de chose. Ce que l'on doit surtout considérer, c'est le coût de l'outillage, c'est le coût de la main-d'œuvre.

Notre population a tout le talent naturel et toute l'énergie qu'il faut pour nous obtenir notre part dans le transport des marchandises du monde, si nous savons nous servir de cette énergie de la bonne manière ; mais nous devons d'abord mettre nos propres navires et notre commerce sur un pied d'égalité avec les autres nations qui font le commerce maritime du monde. Il faut que l'on rende possible à un homme de construire et faire naviguer un navire avec profit.

La question qui se pose devant vous est le choix entre l'ouvrier étranger et l'ouvrier américain.

En septembre 1903, M. Prentiss, de Cleveland. fit le tour du monde pour trouver un pavillon américain et une baleine. J'ai rencontré une baleine dit-il, mas j'ai fait le tour du monde trois fois et je n'ai pas vu un seul pavillon américain.

En 1903, l'Amérique du Sud a acheté pour $800,000,000 en or de produits de la ferme, tous achetés en Europe.

Un enfant a besoin de protection durant les premières années.

Nous avons un enfant ici, et nous en avons un autre qui vient de naître dans la ville de Welland ; la ville de Welland a payé quelques milliers de dollars pour l'emplacement d'une autre aciérie. Nous avons un millier d'hommes employés a Collingwood, à la construction de grands navires ; nous devrions en avoir 10,000. Voilà un enfant que nous devrions nourrir. Je trouve une autre preuve à la page 1870 :

Les navires anglais font le même nombre de voyages en douze mois qu'un navire des lacs en sept mois. Les banques avanceront de l'argent pour construire des navires, si le Gouvernement protège cette industrie. Pendant des centaines d'années encore il faudra que le minerai soit transporté par la voie des Grands lacs.

A ce sujet, on peut se demander si nous avons du minerai dans notre pays. Nous en avons d'après notre annuaire statistique. Mais même si nous n'en avions pas, nous pourrions en acheter aux Etats-Unis, s'il n'y avait pas de droits à payer, et le transporter sur le lac Supérieur. L'Angleterre importe son minerai de Suède à 1,000 milles de distance, au coût de $2.50 la tonne. Nous pourrions aller le chercher en Suède, et l'amener dans notre pays dans des navires à tout aussi bon marché que le fait l'Angleterre, si ces navires nous appartenaient.

Tout le monde, sans distinction de parti, devrait être favorable aux mesures qui ont pour but la création d'industries dans le pays. Toutes nos industries, à l'exception de celle des navires, ont reçu de l'aide de la nation.

L'intérêt de tout le pays, la création de nouveaux marchés étrangers pour recevoir le surplus de nos produits agricoles, l'augmentation du travail pour nos ouvriers dans les mines, les fabriques, les navires et la construction des chaudières, ainsi que la formation de matelots capables, seront favorisées par la restauration de notre marine marchande. Ce serait une politique éclairée qui nous récompenserait amplement par l'augmentation de notre commerce et en faisant connaître notre pays plus favorablement à l'étranger.

Je vais maintenant citer les paroles de M. James J. Hill. Je suis heureux de pouvoir dire que M. Hill a modifié ses opinions sur notre pays, parce que je vois qu'il veut construire un autre transcontinental en trois ans. Je suis heureux de cela, car plus nous aurons de chemins de fer, mieux ce sera.

Notre domaine public est disparu. Aujourd'hui notre population quitte le pays et s'en va dans le pays où je suis né, le Canada. Nos gens n'aiment peut-être pas à y aller mais ils y vont tout de même, et il en part de l'Iowa, du Minnesota et du Dakota-sud et souvent du Nébraska, du Kansas, du Michigan et du Wisconsin. La raison : ils vendent souvent leurs terres à $60 et même $75 l'acre et en achètent d'aussi bonnes à $6 ou $8 l'acre. Je crois que notre classe agricole a toujours été l'ancre de salut du pays et le sera toujours. Je crois que la classe agricole est tout aussi intelligente et patriote qu'aucune autre et que ses membres ont tout ce qu'il faut pour faire de bons citoyens, mais un homme aime à avoir un peu d'argent pour acheter une terre et pouvoir s'asseoir sous son propre figuier.

Je vais maintenant citer des paroles d'un grand Canadien aujourd'hui disparu, l'honorable Joseph Howe. Nous savons tous que lorsqu'il a pris part à la grande convention pour la réciprocité, qui a eu lieu il y a quelques années dans la ville de Détroit, il était au premier rang parmi les hommes éminents qu'il y avait là. C'était un homme entre tous, et il y en avait peu sur ce continent qui étaient son égal. A la page 730, l'honorable Joseph Howe disait :

Vous ne connaissez pas vos ressources. Votre dette s'effacera en présence des grandes ressources que vous avez. Et quinze ans après, il disait qu'il avait vécu assez longtemps pour voir ses paroles réalisées.

Monsieur l'Orateur, s'il nous faut aller en Angleterre ou ailleurs pour emprunter de l'argent pour cet objet nous devrions le faire. Nous ne connaissons pas nos ressources. Il nous en coûtera très peu. Nous ferons comme le cultivateur qui veut transporter les produits de sa ferme au marché et qui n'a pas de voiture. Prétendez-vous qu'il doive laisser ses produits pourrir sur place ou demander à son voisin de les lui transporter à prix d'argent? Non, il empruntera; il s'achètera une voiture, et fera plus d'argent en transportant ses produits lui-même, car il en obtiendra un meilleur prix. Nous savons tous qu'on ne peut faire faire aussi bien son ouvrage par un étranger que lorsqu'on le fait soi-même.

Page 38. Annuaire canadien.

Si l'on vendait le domaine public à $1 de l'acre, cela paierait la dette nationale. Les édifices publics, les canaux, les chemins de fer

et les terres ne figurent pas dans le livre de la dette publique.

La houille d'Alberta, dont il y a des quantités inépuisables, varie entre le lignite de première qualité et le meilleur anthracite.

Page 55. La grande industrie du Canada est l'agriculture ; elle emploie plus de monde et produit plus que toutes les autres. La nature a marqué le Canada pour être le plus grand pays agricole du monde ; il est d'une étendue considérable, son sol est fertile, il y a de la pluie l'été, de la neige et de la gelée l'hiver, enfin toutes les conditions climatériques particulièrement favorables à la plus grande production possible de grains, de légumes et de fruits.

Bismarck a inauguré la politique allemande, et le Kaiser actuel la continue. En d'autres mots le présent empereur est un homme sage et clairvoyant, et il sait reconnaître une bonne politique quand il la voit.

M. Thayer dit :

La réparation des steamers seule est une industrie considérable. Aucun steamer ne peut durer vingt ans sans subir des réparations qui dépassent de beaucoup ce qu'il a coûté en premier lieu.

M. Thayer dit encore :

L'Angleterre pratique le libre échange sur terre et la protection sur mer.

On lit dans le rapport du secrétaire de la Marine des Etats-Unis :

Il faut plus de temps pour arriver à faire un officier de marine qu'à construire un navire.

Dans le livre de Bullen "Men of the Merchant Service" nous lisons ce qui suit : Un navigateur véritablement capable doit être en même temps un artisan connaissant tout.

M. A. Chesbrough dit :

Le département de la Marine fait plus de tort aux masses qu'aux classes plus à l'aise de la société ; mais il agit indistinctement, il pénètre les nations.

M. F. W. Seward disait il y a cinquante ans :

L'océan Pacifique, ses rives, ses îles et les immenses pays au delà deviendront le théatre principal des événements du monde dans le grand avenir qui se prépare.

Mon discours ne s'adresse pas seulement à la grande circonspection électorale de Huron-ouest que je représente, parce que je crois que ceux qui m'ont élu veulent que je représente aussi le Canada, et ce qui bénéficiera à tout le pays leur bénéficiera également.

M. W. M. Killingsworth, de l'Orégon (E.-U.), dit :

La côte du Pacifique a cessé d'être notre porte de derrière ; elle est devenue pour nous une autre porte de devant. Le commerce est une guerre où il n'y a pas de sang répandu. Il faut savoir choisir le bon fusil. Il faut comprendre que l'on ne fait pas les matelots comme on fait les soldats. Il faut un peu plus de temps pour s'habituer au roulis des vagues de l'océan. Il faut considérer cette question à un point de vue national et non pas provincial. Les jeunes gens préféreront aller sur la mer que dans les bureaux et les magasins.

Dans ma jeunesse, lorsque le printemps arrivait, nous voyons un exode se faire de notre ville jusqu'au lac. Nos jeunes gens avaient peu d'occasion de pouvoir naviguer parce qu'ils n'avaient pas de bateaux.

M. James Rolph, junior, côte du Pacifique, dit :

Grâce à sa marine, l'Angleterre a maintenu sa suprématie commerciale pendant plusieurs années, et la connaissance que ses esprits dirigeants avaient des lois du trafic et du commerce, et des nécessités de la marine ont eu pour résultat la protection des navires portant son pavillon.

Je citerai maintenant M. Auguste B. Wolvin, le créateur de la navigation entre l'extrémité ouest du lac Supérieur et Québec. Il dit :

Nos exportations prendront en grande partie la route du Saint-Laurent si le gouvernement du Canada en ouvre le chenal.

La Suède dit : Si vous ne prenez pas nos navires nous allons les envoyer là-bas. Rien ne peut nous empêcher d'aller transporter le grain de Fort-William à Québec. La Suède a 400 petits bateaux capables de passer dans nos canaux ; elle paie sa main-d'œuvre moins chère, n'a pas de ligne Plimsoll, et ses matelots mangent des aliments à bon marché dont nous ne voulons pas dans notre pays.

M. Wolvin dit :

Je ne crois pas qu'il y ait aucune route par laquelle on puisse exporter les produits du pays des Grands lacs, avec plus d'avantages que la route du Saint-Laurent. Il est dur d'en venir à cette conclusion, mais après avoir combattu quelque temps ce plan-là, je suis forcé de dire que c'est le seul juste. Pendant toute l'année il n'y a eu qu'un ou deux accidents à des chalands. L'assurance sur le Saint-Laurent est de ½ p. 100 plus élevée que les Grands lacs, mais comparée avec les avantages que cette route offre cette différence est petite.

En 1838, les bateaux à vapeur des Etats-Unis représentaient 193,432 tonneaux et ceux de la Grande-Bretagne 74,684 tonneaux. En 1860, les Etats-Unis avaient 867,937 tonneaux et la Grande-Bretagne 452,320, chose presque incroyable, et j'ai eu de la peine à croire ces chiffres lorsque je les ai lus. Mais qu'est-il arrivé ensuite ? L'Angleterre a commencé à protéger ses intérêts. Les Etats-Unis en furent empêchés par les jalousies politiques à Washington. M. F. M. Todd de San-Francisco disait :

Il faut plus d'hommes pour manœuvrer un navire et manipuler les marchandises qu'il porte qu'il en faut pour le construire.

Le compte d'un navire commence seulement du moment qu'il est lancé. Son propriétaire veut qu'il soit réparé dans son pays, et un navire a besoin de beaucoup de réparations pendant son service. Son arrivée au pays donne de l'ouvrage aux pilotes, aux remorqueurs, aux gardiens, aux arrimeurs, aux com-

mis du fret, aux charretiers, aux courtiers, aux charpentiers, aux gréeurs, calfats, aux fabricants de voiles, de poulies et de vergues, aux machinistes et aux fabricants de chaudières, aux bassins de radoubs, aux maisons de pensions, aux peintres, aux épiceries, etc.

Le capitaine I. E. Thayer dit :

J'ai commencé ma carrière en 1835, dans les beaux jours de la marine américaine, lorsque l'on se faisait gloire d'être armateurs ou constructeur de navires, capitaines et même simples mousses sur une goélette de pêche. Souvent j'ai cessé mon ouvrage pour voir lancer les plus beaux spécimens de l'architecture maritime que le monde ait jamais vue . . .

. . . Les clippers de Baltimore qui transportaient le thé.

. . . les célèbres clippers de ce temps-là, construits et gréés pour le premier commerce du monde. La réputation des constructeurs de Boston était répandue par tout le monde ; ils construisaient pour l'Angleterre autant que pour les Etats-Unis. Leur succès provenait des avantages naturels ; et rien qu'un changement de conditions pouvait détruire ce succès.

Voici maintenant une déclaration de l'une des plus grandes autorités sur la navigation des Grands lacs, M. Harvey D. Goulder, de Cleveland. M. Goulder dit :

Du moment qu'une industrie réussit, elle va de succès en succès. La construction de navires pour les Grands lacs coûte à peu près le même prix en Angleterre qu'aux Etats-Unis, car ces navires sont tous fait d'après le même type. Dans certain chantier on construira des navires pour les passagers à meilleur marché qu'aucune part ailleurs, parce qu'on en fait une spécialité.

Le transport d'une tonne de marchandises sur les Grands lacs revient à 8-10 de mill par mille, probablement ½ de moins que le plus bas prix que peut offrir un chemin de fer dans les conditions les plus avantageuses. On construit des écoutilles de façon à faciliter l'ouvrage des appareils de déchargement, et les planchers sont faits de manière à aider le travail des pelles à vapeur.

La protection accordée par les lois des Etats-Unis à la navigation sur les Grands lacs a eu pour résultat que ce pays fait 98 pour 100 du commerce des Grands lacs, tandis que le Canada n'en fait que 2 p. 100, mais les Etats-Unis ne transportent que 8½ pour 100 de leurs produits sur l'océan.

M. Goulder, de Cleveland, disait :

Le Canada, à cause du grand développement de ses ressources, progresse d'une façon merveilleuse, splendide, qui mérite notre admiration, mais nous n'en sommes ni jaloux ni envieux. Que personne ne craigne d'accorder à notre marine marchande une aide mesurée et bienfaisante, et une protection aussi sage que la prudence humaine le permet.

Monsieur l'Orateur, j'espère voir le canal de la baie Georgienne construit avant que je meure ; j'espère voir construire un chemin de fer qui nous reliera à la navigation de la baie d'Hudson ; et j'espère voir d'ici à dix ans le canal Welland creusé à vingt pieds de profondeur, et je dis que nous aurons assez de trafic dans le Canada pour entretenir ces grandes voies de transport. Aujourd'hui la proportion des produits de la forêt dans le trafic du canal Welland est de 10 pour 100 ; celle des produits des champs est de 50 pour 100, et celle des marchandises et articles manufacturés, 36 pour 100. Le plus grand bénéfice que nous retirons de nos canaux est qu'ils servent à régulariser le tarif des chemins de fer, et dans le transport des céréales les canaux exercent une influence suprême tant qu'ils ne sont pas fermés par la glace.

Le charbon de l'île Vancouver est supérieur à tout le charbon de la côte du Pacifique, et on dit que cette île mérite d'être appelée la Bretagne de l'océan Pacifique-Nord. Nous avons, dans un rayon de 50 milles d'Ottawa, une puissance hydraulique de 917,403 chevaux pour la fabrication de l'électricité ; il y a une puissance de 700,000 chevaux le long du canal de la baie Georgienne ; les chutes Niagara peuvent en fournir 7,000,000, dont plus de la moitié sont du côté canadien ; le fleuve Saint-Laurent, 10,000,000 ; les canaux du Canada, plus de 20,000, et ils peuvent en développer encore davantage. M. W. Downey a déclaré sous serment :

Un navire coûte $350,000 dont 90 p. 100 ou $315,000 iront aux ouvriers depuis le jour où l'on commencera à retirer le charbon et le fer de la terre jusqu'à celui où l'on hissera le pavillon. Voyez quel argent cela coûte. Nous payons $200,000,000 par année à des propriétaires de navires étrangers pour faire le commerce maritime des Etats-Unis. Nous devrions faire un effort pour gagner cet argent nous-mêmes et le distribuer parmi les travailleurs des mines de charbon, des mines de fer, nos artisans, et finalement parmi les matelots et officiers des navires et dans la construction d'autres navires.

C'est une perte sèche pour nous. Le développement de ce commerce étranger nous a coûté du sang et de l'argent.

Si l'on sacrifie de l'argent et des terres pour déterminer la construction de chemins de fer, ayant pour objet d'aider le cultivateur, pourquoi n'appliquerait-on pas des capitaux au développement d'entreprises de navigation qui continueraient la chaîne.

Et, monsieur l'Orateur, si l'on applique de l'argent et des terres au développement de voies ferrées pour le bénéfice du cultivateur, pourquoi n'appliquerait-on pas de l'argent au développement d'entreprises de navigation qui compléteraient le réseau des voies de communication et mettraient ainsi le cultivateur à même de vendre son grain plus cher ? Au sujet de la question des frais de transport, je ferai observer qu'on exige $4 par 1,000 pieds pour remorquer le bois, sur une distance de 820 milles, le long de la côte du Pacifique, tandis qu'on exige seulement $1.75 par 1,000 pieds pour le remorquer la même distance sur les Grands lacs. Je parie qu'il se trouve de petits bateaux sur le lac Huron qui feraient ce remorquage à 50 cents meilleur marché ; le prix que l'on exige gé-

néralement pour le remorquage de la baie Georgienne à Chatham, ou son voisinage, varie de $1 à $1.25. Le tarif sur les marchandises traversant le canal du Saut en 1899 était de 87 cents, ce qui voulait dire un voyage tous les dix jours, comme il y avait trois jours de retard aux points de départ et d'arrivée. En 1867, on exigeait $8 par tonne pour le transport de minerais et de rails d'acier sur un parcours de 1,000 milles ; et en 1904, on n'exigeait plus que quatre-vingts cents pour le même service. La valeur des marchandises augmente à mesure que se développent les moyens de transport et que les tarifs sont abaissés. C'est un fait remarquable, mais dont on a reconnu la vérité, qu'un cargo-boat ordinaire faisant le service sur les Grands lacs livre les marchandises dans les ports de mer plus promptement qu'un train de chemin de fer. Le tarif pour le transport des marchandises, par tonne et par mille, est en moyenne, dans la Grande-Bretagne, de $2.30; dans l'Europe centrale, de $1.90 à $2.10 ; en Russie, de $1.75 ; et aux Etats-Unis, de 72 cents, bien que les employés et manœuvres de chemins de fer soient mieux payés dans ce dernier pays qu'en aucun autre au monde. Les frais de transport des marchandises sont moins élevés sur les Grands lacs qu'en aucun autre pays du monde, et cela grâce en grande partie au savoir-faire de l'homme. En 1895, le transport d'un boisseau de maïs de Chicago à Buffalo coûtait 15 cents .75 ; en 1871, le prix n'était plus que de 7 cents .50 et en 1890, de 1 cent .88. En 1867, le transport d'une tonne de minerai d'Escanaba à Erié coûtait $4.25 ; en 1870, ce transport ne coûtait plus que $2.50 ; et en 1890, 82 cents, et même durant une partie de cette année là, 55 cents par tonne. M. E. C. Plummer, de New-York, ayant été assermenté, déposa en ces termes:

Il y a quinze ans, le transport des grains de Duluth à Buffalo coûtait 15 cents du boisseau. Aujourd'hui, on transporte ces grains à 1,100 milles de distance, moyennant 1 cent et ½. Pourquoi ? C'est que l'intelligence et le savoir-faire des Américains ont passé par là.

Andrew Jackson, dans son message au congrès, s'est exprimé comme il suit :

Toute industrie d'un caractère national a le droit de se faire protéger, si elle a quelque chance de se maintenir en dépit de la concurrence étrangère.

Ceux qui font le transport des marchandises réalisent des bénéfices, comme le témoignent les 800,000 tonneaux dont se grossit chaque année la marine marchande de l'Angleterre. Les navires faisant le service régulier font le transport à aussi bon compte que les irréguliers, bien qu'ils soient tenus de se mettre en route à date fixe, que leur chargement soit ou non au complet, et subir ainsi des pertes jusqu'à ce que le commerce soit bien établi. A la page 432, un témoin constate que le prix de transport des grains a été réduit de 15 cents à 1 cent et ½ du boisseau,—réduction très avantageuse, on le conçoit, pour le cultivateur,—et qu'une tonne de charbon peut être transportée à 1,000 milles de distance pour à peu près la même somme que vous dépenseriez pour la faire déverser de la rue dans votre cave.

Walter D. Sayle, de Cleveland, s'exprime en ces termes :

Les recettes de la marine marchande de la Grande-Bretagne sont de 550 millions par année, soit un montant égal aux recette de tous les chemins de fer des Etats-Unis ou à la valeur de toute la récolte de blé des Etats-Unis. En 1838, la marine marchande à vapeur de la Grande-Bretagne était de 74,684 tonneaux, et celle des Etats-Unis de 103,423 tonneaux.

Alex. E. Brown déclara :

Le succès des transports dépend de la régularité avec laquelle vous recevez et déchargez de jour en jour les cargaisons.

Le long du littoral de l'Atlantique, à New-York, etc., on est aussi arriéré qu'en Europe en ce qui regarde la manipulation des marchandises. Le chargement et le déchargement à bras des marchandises, mode généralement usité, remonte à deux mille ans.

On exigeait de $2 à $3 la tonne pour le transport du minerai à l'automne ; on n'en exige plus aujourd'hui que 55 cents.

Au début, les ouvriers s'opposaient à l'emploi de machines automatiques dans les ports des Grands lacs ; mais aujourd'hui ils y sont favorables, car l'effet a été de relever le niveau de l'ouvrier. La taxe de 19 cents pour le chargement est comprise dans le tarif général de 55 à 70 cents la tonne. La taxe de 3 cents par tonne demandée pour l'arrimage n'est pas exigée sur les grands navires.

Avec une machine, à Conneaut, un homme peut décharger 3,000 tonnes en dix heures et les charger sur les wagons.

On transporte le minerai de Suède en Angleterre, sur un parcours de 1,000 milles, moyennant $2.50 par tonne brute. Le tarif le plus élevé sur les Grands lacs pour la même distance est de $1.20 à $1.25.

En 1904, les exportations à partance des ports de l'Atlantique ont été de 9 millions et de 24 millions à partance des ports du golfe.

Le trafic s'éloigne des ports de l'Atlantique pour se porter davantage vers les ports du golfe et du Pacifique. Pendant vingt-cinq ans, jusqu'en 1903, New-York a exporté à peu près 27 millions ; mais en 1904, il n'a exporté que 3 millions.

De 1899 à 1903, les ports du Pacifique ont eu entre un sixième et un tiers des exportations totales de blé ; en 1905, ils en eurent les neuf dixièmes.

Les exportations de blé en 1905 ont été les plus petites qui soient faites depuis 1860 : et les exportations totales de blé et de farine calculée en blé ont été les plus petites que nous ayons faites depuis 1872. Cela ne présage pas nécessairement une chute dans le commerce du blé. Le prix du blé à la ferme en décembre 1904 était de 92 cents .4 par boisseau, le plus élevé que nous ayons eu depuis le 1er décembre 1888, et la récolte de 1904 était loin d'être petite. Dans le cours de l'exercice financier de 1905, c'est de Baltimore que se sont faites surtout les exportations. Il ne s'en expédia que

116,000 boisseaux des ports de l'Atlantique. En 1892, les exportations de blé avaient été de 157,280,351 boisseaux.

Qu'est-ce que cela signifie? Que le Canada est destiné à devenir le grenier du monde, et que nous devrions utiliser à cet effet nos propres voies de communication.

Les installations perfectionnées pour le chargement de la farine sont d'un grand secours pour les ports de golfe, et particulièrement pour la Nouvelle-Orléans.

Le golfe du Mexique comprend quatre grands ports exportateurs de céréales et de coton. Il s'en trouve cinq ou six sur le littoral de l'Atlantique.

Les ports de l'Atlantique ont servi de débouchés à 59 p. 100 du blé, de 1884 à 1888 ; et à 20 p. 100 seulement en 1904. Les ports du golfe ont augmenté leurs exportations de 2 à 55 p. 100 durant la même période, tandis que les ports du littoral de l'Atlantique voyaient les leurs diminuer de 55 à 1 p. 100 en 1905.

Durant les vingt-deux années antérieures à 1906, les ports de l'Atlantique et du golfe ont manipulé de 87 à 91 p. 100 du maïs, ainsi que de grandes quantités de blé et de farine ; mais en 1905, 6 p. 100 seulement du blé furent exportés par les ports de l'Atlantique et du golfe, et 92 p. 100 par les ports du Pacifique.

A partir de 1904, on a commencé à exporter le coton du port le plus rapproché du centre de production. La concurrence des chemins de fer a réduit les tarifs sur les canaux non améliorés dans une mesure incroyable. Il y a quelques années les audacieux qui émettaient l'espoir qu'une tonne de marchandises pourrait un jour être transportée à de grandes distances moyennant 2 cents du mille étaient tournés en ridicules et montrés du doigt comme des radicaux et des enthousiastes ; mais leurs espérances ont été grandement dépassées puisque aujourd'hui le tarif de Chicago à Boston est d'un sixième de cent par tonne par mille.

Les chemins de fer ne pouvaient pas transporter le charbon ni le fer ; mais les navires des lacs ont déterminé une baisse dans les tarifs des chemins de fer.

Les paquebots maritimes transportent généralement des marchandises, des marchandises d'une catégorie spéciale.

Les paquebots de grande vitesse ne transportent guère de marchandises. La plus grande partie de celles-ci est transportée par des navires de faible vitesse, aménagés en vue de transporter de grandes quantités de marchandises et des voyageurs.

M. George Y. Wisner, qu'un grand nombre des membres de cette assemblée connaissent comme un des ingénieurs civils les plus capables sur les Grands lacs, s'exprime en ces termes :

Les Grands lacs nous offrent les conditions les plus favorables du monde pour nous procurer les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires à la construction des navires.

M. A. B. McNairn déclare :

La ville de Cleveland a été un centre de construction de navires et a été développée par cette industrie depuis le jour où Moses Cleveland aborda avec ses bateaux sur la rive qui devait être un jour l'emplacement de la ville qui porte aujourd'hui son nom.

M. H. D. Goulde déclare :

Sans l'aide du gouvernement l'industrie ne se ranimera pas.

M. W. S. Sayle dit :

La construction des navires est une industrie qui consomme un grand nombre de produits et fournit de l'emploi à presque toutes les autres industries du pays. Pour un chantier de construction remis en activité, il y a cent industrie complémentaires qui se trouvent stimulées.

M. S. Hartman, d'Ecosse, déclare :

La construction d'un navire exige la coopération d'à peu près tous les métiers et l'emploi de tous les matériaux et de tous les produits manufacturés qui existent, et il n'est pas d'industrie qui exige plus de main-d'œuvre.

L'Angleterre fabrique des navires,—on ne peut pas dire qu'elle en construit.

Lse Etats-Unis ont 10,000 milles de littoral et 20 chantiers de construction de navires en acier ; la Grande-Bretagne à 1,000 milles de littoral et 100 chantiers de construction de navires.

Ces chantiers construisent des navires n'appartenant à aucune ligne régulière à meilleur marché qu'on ne le fait dans aucun autre pays au monde. Ce n'est pas qu'il leur soit payé des primes pour la construction de ces navires, mais on leur verse des primes pour la construction de navires de la classe supérieure, et cela leur permet de construire ces vaisseaux irréguliers à meilleur marché, par la même occasion. Plus on manufacture, plus on peut le faire à bon marché.

Aux Etats-Unis, dans le voisinage des Grands lacs, il se construit des navires à aussi bon marché que sur la Ware et la Tyne.

M. H. C. Calkin déclare :

Quatre-vingt-dix pour 100 des frais de construction d'un navire sont absorbés par la main-d'œuvre. Le travail commence dans la forêt, dans la mine et à la ferme et il se termine par l'effort de l'ouvrier qui rassemble les diverses pièces.

M. William D. Sewall dépose :

Bath, dans l'état du Maine, a été un centre de construction de navires depuis 150 ans. En 1859, 59 navires pleinement aménagés y furent construits; et en 1903-1904 il n'y fut pas construit un seul navire. Notre chantier est celui qui est resté le plus longtemps en activité. Aujourd'hui il a fermé ses ports après avoir construit plus de 100 navires complètement aménagés.

M. Smith, des compagnies de paquebots-poste faisant le service entre New-York et Cuba, s'exprima en ces termes :

Nous avons cinq navires du prix de $3,000,000; plus de 80 p. 100 de la dépense de la main-d'œuvre employée dans leur construction sont allés aux Etats-Unis, car les étrangers ne peuvent faire affaires ici.

M. Smith, président de la compagnie des paquebots-poste déclara :

Durant les cinq années antérieures au 31 décembre 1903, nous avons fait gagner à des ou-

vriers des Etats-Unis, sur nos quatre navires, $397,144.87

Il n'existe pas aux Etats-Unis de protection pour les navires ; mais M. Gallagher, président de la commission sur la marine marchande, vient de déposer au congrès le bill S-529, qui va combler cette lacune.

Qu'est-ce qui permet aux fabricants des Etats-Unis de construire des ponts en fer et des machines à vapeur en concurrence avec la Grande-Bretagne et de les expédier en Afrique ou en Australie ou en quelque autre endroit de l'univers ? C'est que les matériaux qui entrent dans la construction de ces pièces et de ces machines sont protégés, si la marine ne l'est pas. Les Américains sont en mesure de construire des ponts sur le chemin de fer du Cap au Caire à meilleur marché que les Anglais ne sauraient le faire ? Pourquoi? Parce que ceux qui construisent ces ponts et ces locomotives sont protégés. La seule industrie de ce pays qui ne soit pas protégée, la construction des navires, va l'être aux termes du bill S-529.

Et c'est ce qui a provoqué de la part du "Times", de Londres, cette déclaration à laquelle j'ai fait allusion, signalant le péril très grave qui menace la Grande-Bretagne. M. Thomas Clyde, de New-York, représentant la ligne Clyde, connu de nombre de mes honorables collègues ici présents, déclare, à la page 10 :

> Bien que ce ne soit pas une règle invariable, les navires subissent généralement leurs réparations dans le port qu'habite leur propriétaire. Un navire du prix de $450,000 exige annuellement des réparations au montant de $12,000 à $15,000.

Et à la page 16 il est constaté que l'adoption de types définis est la condition fondamentale de la construction économique de navires. Les irréguliers de la marine marchande anglaise sont tous du même type. A la page 23, il est constaté que les Etats-Unis n'ont pas de rivaux dans leurs procédés de chargement et de déchargement des navires: un navire ne rapporte rien à son propriétaire tant qu'il reste au quai. Les navires qui font le service des Grands lacs ont un tonnage total de 55,000,000.

Voici maintenant une constatation que je prie la Chambre de vouloir bien noter. A la page 703, M. C. E. Creamer, de Chicago, affirme que les navires des lacs ne sont guère adaptés à la navigation maritime. Au retour le navire se trouve plus ou moins endommagé et on est trop heureux d'avoir pu le ramener dans cet état. A la page 706, M. B. H. Ferguson, de Chicago, affirme que, depuis cinq ans, il a été construit sur les lacs 175 navires jaugeant en tout 1,000,000 de tonnes. Le cargo-boat des Grands lacs, de type moderne mesure 560 pieds de longueur, 56 pieds de largeur et 32 pieds de profondeur. Il peut transporter 10,000 tonnes de charbon et de grain, à une profondeur de 17 pieds et demi. Joseph B. Forde dit, à la page 503, que les



fabricants des Etats-Unis, construisent et expédient des ponts, des aqueducs, des locomotives, des machines et des instruments aratoires dans tous les pays du monde, faisant concurrence à l'univers entier.

A la page 578, William F. Humphrey déclare que les fabricants des Etats-Unis sont devenus experts dans la construction des ponts et des locomotives ; l'application continue développe l'habileté manuelle et le génie inventif, et des années d'expérience et d'expérimentation donnent au travail une précision toute scientifique. M. Lewis Nixon, architecte de marine, déclare que c'est dans le voisinage des Grands lacs que l'on construit les navires les mieux adaptés au service qu'on en attend, navires de grandes dimensions, navires magnifiques dans leur genre. Et comme ils sont tous virtuellement d'une même catégorie, on est à même, dans les divers chantiers de construction, d'appliquer toute son intelligence, son énergie et ses soins au perfectionnement de cette sorte de navire. Il ne pense pas qu'il soit possible de construire les mêmes navires à l'étranger pour le même prix ; nous sommes à une époque de spécialisation. Les navires construits dans le voisinage des lacs, qui sont tous d'un même type, sont construits plus promptement et plus économiquement que n'importe où ailleurs. A la page 476, F. W. Wood, de Baltimore, parlant de l'adoption de types définis, demande si le même fabricant pourrait avec succès construire à la fois une locomotive, une faucheuse mécanique et une machine à vapeur stationnaire. A la page 478, on constate qu'il faudrait le travail de 800 hommes, pendant deux ans, pour construire un navire de 10,500 tonnes, au prix de $800,000.

A la page 479, le chantier de construction est représenté comme un foyer, un atelier central ; il nous montre le travail se poursuivant dans toute l'étendue du pays, dans les bois, dans les mines, sur les fermes, et dans un grand nombre d'autres ateliers. A la page 1146, on fait voir que l'Angleterre libre-échangiste protège ses navires. A la page 1148, on signale l'industrie des transports comme la plus importante au monde et la question de la main-d'œuvre comme étant le pivot de toute l'entreprise. Aux pages 1150-et 1151, on trouve un plaidoyer énergique en faveur d'une prime aux marins, s'il le faut. Si chacun était tenu de payer une somme excessivement petite sous forme de frais de transport plus élevés, mais recevait par suite une ample compensation sous bien des formes, certainement les particuliers, aussi bien que le public, se trouveraient à y gagner. Si dans le corps humain la circulation du sang se ralentit, la souffrance est inévitable, et la même loi s'applique dans le monde des affaires. Quel a été le résultat au Canada du paiement d'une prime ? Nous payons, chaque année, près de $160,000 sous forme de primes aux pêcheurs. C'est en 1885 qu'on a commencé à payer ces primes, et dans l'es-

pace de cinq ans le nombre des pêcheurs, qui était de 55,000 dans les Provinces maritimes, s'éleva à 77,000. Voilà une leçon de chose tirée de l'histoire de notre pays. A la page 871 du rapport, on déclare qu'il est étrange qu'un pays comme les Etats-Unis, avec ses 10,000 milles de littoral et son commerce d'exportation de $1,500,000,000, n'ait pas de navires pour faire le transport de ses marchandises. Un navire anglais ou un navire allemand accepteront de préférence des cargaisons de maisons anglaises ou de maisons allemandes, plutôt que de maisons américaines. C'est ce qu'établit notre propre expérience au Canada. Les navires qui furent vendus à l'étranger, par suite de la mise en vigueur de la loi Plimsoll, étaient au début manœuvrés par des matelots canadiens; mais aujourd'hui les équipages de ces navires se composent de matelots norvégiens au rabais, qui viennent ici, louent leurs services à prix réduits et de cette manière chassent les Canadiens de ce genre d'emploi. La même chose s'est passée en Angleterre, dont certains navires naviguent aujourd'hui sous pavillon étranger. Or, nous avons aujourd'hui au Canada, dans le service des phares, 2,027 hommes. Et qui sont-ils ? Sont-ce des matelots ? Je n'ai pas un mot à dire contre ces messieurs de la droite à cet égard, car je crois que la pratique de tous les gouvernements a été la même sur ce point. Mais pourquoi, lorsque le matelot commence à vieillir et à devenir impropre à la vie maritime, ne le mettrait-on pas dans le service des phares ? A quoi est-il propre, en dehors de cela, lorsqu'il cesse d'aller à la mer ? Par suite du travail qu'il a fait toute sa vie, il ne saurait guère se rendre utile sur la terre ferme. Le gouvernement canadien devrait prendre pour règle invariable de n'employer dans le service des phares ou dans le service maritime de l'Etat que des marins de profession. Puisque nous vivons sous un régime de gouvernement de parti, laissons le parti au pouvoir les choisir parmi ses partisans ; je ne m'y oppose pas. A la page 1011 du rapport que j'ai cité précédemment, je trouve les chiffres indiquant l'accroissement dans le nombre des pêcheurs par suite de l'octroi de la prime dont j'ai parlé. En 1885, nos pêcheurs étaient au nombre de 59,483, et en 1902 ils étaient au nombre de 77,801. L'indication de ces chiffres dans ce rapport montre bien que les Américains se préoccupent de la question. Nos voisins des Etats-Unis dépensent des centaines de mille dollars en vue de se rendre compte s'ils feraient mieux de se créer une voie navigable reliant le lac Erié à New-York ou le lac Ontario à New-York. Ils estiment la dépense dans un cas à $200,000,000, et dans l'autre à $225,000,000.

Grâce aux puissants moyens d'action que l'on a aujourd'hui à sa disposition pour le creusement des canaux, la dépense que ce travail impose se trouve grandement réduite, surtout s'il existe déjà un canal de petite dimension. Pour faire concurrence à la route des Etats-Unis, vous pouvez bien creuser à vingt pieds de profondeur le canal de la baie Georgienne et agrandir le canal de Welland ; mais lorsque vous l'aurez fait vous serez au bout de votre fuseau ; car les recherches poursuivies aux Etats-Unis semblent indiquer que c'est là à peu près tout le parti qu'on pourra tirer des lacs. Mais jusqu'à ce qu'on en soit arrivé là, toute amélioration de cette nature diminue les frais de transport et vient en aide au cultivateur canadien, car c'est notre grain qui va alimenter le monde.

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

## Reprise de la Séance.

M. LEWIS : Je désire soumettre à la Chambre quelques autres extraits du rapport concernant les subventions aux paquebots, 279, Chambre des communes, 1880, paragraphe 37 :

Le commissaire anglais Hill, à la page 1896, soutient que la vente des navires anglais peut avoir des conséquences très sérieuses.

Je cite ce passage parce qu'il est applicable à la vente que nous faisons à la Suède et à la Norvège de nos propres navires, lesquels reviennent ici et font concurrence aux navires canadiens :

Si les acheteurs ont l'appui de leur gouvernement, ils sont à même de créer de nouveaux débouchés au commerce, ce que le propriétaire anglais ne saurait faire sans assistance. Giffen (1902) 293.

Remplacement d'officiers et de matelots anglais. Hill (1901.) 1906 la compagnie North German Lloyd a acheté en 1900 la compagnie dite Scottish Oriental and Holts East Indian Ocean Steamship Company ; 24 capitaines, 49 officiers et 72 mécaniciens ont tous été remplacés.

Paragraphe 38.

Sir George Drummond expose les grands avantages assurés au Canada par une ligne rapide et directe de communication.

Sir T. Walpole déclara :

Si le gouvernement anglais le jugeait à propos, il serait excusable d'expédier les dépêches à Québec au lieu de New-York, et il conseille au Gouvernement d'adopter cette ligne de conduite.

Un des moyens les plus efficaces dont se sert la Grande-Bretagne, le plus grand pays libre-échangiste de l'univers, pour protéger sa marine, c'est l'octroi de fortes subventions pour le transport des dépêches.

Paragraphe 50 :

Que l'octroi de subventions a stimulé la concurrence à l'encontre des navires anglais.

Que l'émission de lettres de voitures de plein parcours sur les chemins de fer et paquebots de l'Etat a grandement contribué au développement du commerce en Allemagne.

Aucune subvention accordée par le gouvernement anglais, si ce n'est à la condition que le

navire ne pourra être vendu ni nolisé sans le consentement du gouvernement et que l'équipage sera composé de sujets anglais (tous les officiers et une partie des matelots).

En 1885, matelots 59,493 ; en 1902, matelots 77,801. En 1885, somme totale engagée dans les pêcheries canadiennes de haute mer, $3,000,000 ; en 1902, $11,300,000.

A l'égard des subventions et des primes à la construction de navires, lorsque le propriétaire du navire a reçu une prime pour sa construction, ce navire doit rester sous le pavillon anglais, tant qu'il n'aura pas fait naufrage.

Sous un régime de protection, la marine des Etats-Unis se développa et devint un péril pour l'Angleterre. Sous un régime de laissez-faire elle s'est désorganisée.

Nos industries sont mises au monde, développées, stimulées jusqu'à ce qu'elles aient atteint leur pleine croissance ; mais la marine marchande est un enfant trouvé auquel on refuse tout abri.

Pourquoi un marin ne serait-il pas protégé tout autant qu'un lamineur, etc., etc. ?

Page 1,113 de l'enquête sur la marine marchande :

Les subventions sont diminuées à mesure que la ligne fait plus d'affaires.

Rapport 279 sur les subventions.—IX D'après les Allemands, un programme de subventions directes et indirectes a donné de bons résultats ; mais une condition nécessaire de succès, c'est que le concessionnaire soit énergique et entreprenant.

Page 513 :

Le succès de l'Angleterre, de l'Allemagne, du Japon et d'autres pays provient de l'établissement de lignes régulières de navigation aboutissant à tous les ports de commerce qu'il est possible d'atteindre.

Page 539 :

Elles développent les échanges et les entreprises de transport donnent bientôt des bénéfices.

L'Angleterre, bien qu'elle prétende être une nation libre-échangiste, est la plus grande protectionniste de toutes en ce qui regarde sa marine marchande ; la conséquence a été qu'elle est aujourd'hui maîtresse de l'océan et fait les transports sur mer pour toutes les nations.

Page 629 :

En 1840, le gouvernement anglais accorda à M. Samuel Cunard £60,000 pour l'établissement d'un service bi-mensuel de navigation sur Boston et Halifax. Cette subvention fut bientôt portée à £90,000.

Voyez quel a été le résultat. Dans le cours de l'année dernière, le gouvernement anglais a payé à la ligne Cunard $13,000,000 pour la construction de deux des plus beaux navires au monde. Naguère un navire du modèle de la "Campania" coûtait $3,000,000 ; le prix s'éleva à $5,000,000 pour un navire comme le "Deutschland", de la ligne allemande ; et aujourd'hui il faut $7,000,000 pour construire un grand paquebot maritime.

M. LEWIS.

La Grande-Bretagne paye des primes aux paquebots-poste de grande vitesse et à plusieurs milliers de ses marins.

Il y a plus de 30,000 marins à qui elle paie une prime variant de $30 à $100, et elle considère que c'est un placement avantageux.

XV. La Grande-Bretagne, depuis 1839 ou 1840, a payé entre $260,000,000 et $300,000,000 en vue de l'établissement et du maintien de lignes de navigation desservant tous les grands ports et marchés sur la planète.

XVI. La compagnie de navigation américaine qui fait le service entre San-Francisco et l'Asie reçoit $63,902 par année, cinq steamers.

Le Japon, pour trois steamers, $600,000 par année. L'Allemagne paie $1,340,000 par année aux compagnies des Indes Orientales, de l'Australie et North German Lloyd.

La Grande-Bretagne paie 1,660,000 à la ligne Peninsula and Oriental. Indirectement, les irréguliers profitent de cette subvention, car ils sont construits dans de grands chantiers établis pour le besoin des lignes subventionnées.

Ceux qui ne sont pas au courant des termes de marine ne savent peut-être pas ce que c'est qu'un paquebot irrégulier ("tramp") C'est un navire qui ne se rattache à aucune ligne, mais qui dessert tantôt un port et tantôt un autre, suivant que les affaires se présentent.

M. F. D. Adams, de Philadelphie, déclare:

Une des premières mesures signées par George Washington avait pour objet d'accorder une détaxe sur des marchandises transportées dans des navires des Etats-Unis.

Il est impossible de développer notre commerce à l'étranger, si nous n'avons pas notre propre marine. Une ligne américaine sur le Brésil a augmenté les exportations sur ce pays de $1,000,000 dans l'espace de deux années.

Mais on cessa de payer la subvention et l'entreprise fut abandonnée.

En Chine, 400 millions d'individus ont besoin de nos machines, de nos inventions, de nos produits fabriqués, etc., etc.

Dans un livre publié aux Etats-Unis et intitulé "Transports sur les Grands lacs, 1880", il se trouve certaines allusions à cette question que j'aimerais à soumettre à la Chambre. Dans l'une d'elles, je relève ces mots :

Le voisinage d'une grande voie navigable a pour effet d'empêcher les variations de tarif qui résulteraient d'alternatives de concurrence et d'ententes entre les grandes compagnies de transport, particulièrement en ce qui regarde les marchandises encombrantes. Au reste, comme, à la suite de l'établissement d'une grande voie navigable, les affaires prendraient inévitablement un grand essor et les marchandises de catégorie supérieure seraient en plus grande demande, les chemins de fer trouveraient là une compensation plus que suffisante de la perte occasionnée par la réduction du trafic de classe inférieure.

Les personnes les mieux renseignées sur le sujet doutent fort qu'un navire puisse être construit de manière à faire avec succès et dans des conditions économiques la navigation à la fois sur l'océan, le lac et le canal.

Certains experts et ingénieurs pourront contester cette assertion. Mais si vous vous adressez au propriétaire de quelqu'un de ces navires, à celui qui a de l'expérience en la matière, il vous dira qu'un navire construit pour naviguer sur les lacs ne saurait être en sûreté sur l'océan. J'ai lu qu'un de ces navires s'était rendu sur les côtés du Pacifique et était parvenu à doubler le cap Horn, mais il fit naufrage et personne ne sait où.

De grands canaux voudraient dire construction de grands navires pour la navigation sur l'océan et sur les Grands lacs. Il a été construit dans le voisinage des Grands lacs aux Etats-Unis, durant la période décennale terminée en 1900, 1,258 navires d'acier.

Une autorité distinguée déclare : " Une œuvre d'utilité publique n'a virtuellement pas une durée plus longue que la génération qui l'a entreprise. La raison en est que presque invariablement, dans les œuvres de cette nature on ne tient pas suffisamment compte des besoin futurs."

Le trafic est tellement considérable dans les trois écluses du Saut-Sainte-Marie, qu'on est à examiner la question d'en construire une nouvelle. Le gouvernement des Etats-Unis a mis à part $1,000,000 et a acheté le terrain en vue de la construction d'une nouvelle écluse au canal du Saut-Sainte-Marie. Une telle entreprise devrait avoir un caractère national et non pas local ; elle devrait profiter à des intérêts commerciaux nombreux et variés et exercer une influence sur tout le pays. Depuis 1867, le Canada s'est endetté pour les canaux d'une somme de $66,694,740, imputable sur le capital ; et pour les chemins de fer d'une somme de $128,534,490 aussi imputable sur le capital. D'après une étude consciencieuse, faite par la commission, des avantages comparatifs assurés par les divers modes de transport, il appert que les avantages assurés par les voies navigables sont tellement tranchés qu'il semble inutile de poursuivre l'enquête davantage. Une voie navigable reliant les Grands lacs à la mer est un moyen de développement du commerce qui permet de donner aux marchandises une valeur plus grande en les mettant à portée du consommateur. Les comparaisons entre les routes au point de vue de leur prix de revient aboutissent à des conclusions trop étroites et insuffisantes.

Le sénateur Grosvenor déclare :

Vous vous vantez maintenant de la modicité des frais de transport des marchandises. Le facteur dominant ici est la grandeur des navires. Tout progrès dans ce sens a pour effet de réduire les tarifs de transport et d'augmenter les bénéfices du cultivateur. L'intérêt public devrait nous engager à nous entendre et à marcher la main dans la main.

Quant à moi, j'envisage d'une manière très optimiste l'avenir du Canada. Nos lacs sont les artères de notre continent américain. Il passe par le canal du Saut trois fois et demi plus de trafic que par le canal de Suez. Le canal de Suez est libre toute l'année ; celui du Sault n'est ouvert que les deux tiers de l'année ou moins. Il y a trente-sept ans, 20,000 boisseaux de maïs passèrent par le canal de Welland. J'ai déjà dit que le steamer "Wolvin" a pu transporter en une seule fois 400,000 boisseaux. Du Saint-Laurent au lac Supérieur, la distance est de 2,382 milles, y compris 67 milles de canaux. Le lac Supérieur est le débouché naturel et la clef du trafic de l'Ouest. Fort-William, par voie de Montréal est de 828 milles plus rapproché de Liperpool que ne l'est Duluth par voie de New-York. Voici un extrait du " Canadian Journal of Commerce ", de la semaine dernière, au sujet du trafic-marchandises :

Les statistiques du trafic-marchandises de la rivière Détroit, pour la période de navigation des lacs de 1905, accuse un total de 53,639,086 tonnes nettes de produits domestiques. Le trafic-marchandises passant par les canaux du Saut-Sainte-Marie, du Michigan et de l'Ontario, durant la même période. forme un total de 44,270,680 tonnes nettes, dont 36,778,738 étaient à destination du sud. De ces deux canaux, celui des Etats-Unis reçut 38,800,190 tonnes, tandis que celui du Canada en reçut 5,468,490 tonnes. Durant la saison de navigation des lacs de 1905, la différence entre le volume de marchandises qui ont passé par la rivière Détroit et celui des marchandises qui ont passé par le canal du Saut s'est élevé à 9,368,406 tonnes en faveur de la première de ces routes. Le total des marchandises qui ont passé par le canal Welland, et indiquant le volume du trafic par eau entre le lac Erié et le lac Ontario, s'est élevé, en 1903,—l'année la plus récente pour laquelle il soit possible d'obtenir des statistiques,—à 979,807 tonnes, dont 263,213 remontaient le courant.

Voici, maintenant, un extrait d'un ancien numéro d'un journal des Etats-Unis faisant une spécialité des questions de transports :

New-York et Boston ont maintenant Montréal sous leur coupe par le moyen du canal de l'Erié et du chemin de fer Central. Une fois que le canal aura été agrandi, New-York devra faire des efforts énergiques pour se maintenir. S'il n'y arrive pas, il prendra sans doute le parti de creuser un canal maritime reliant le Saint-Laurent au lac Champlain et à l'Hudson.

Or, c'est ce qui est arrivé. En 1905, il est passé par les ports des Etats-Unis 160 millions de boisseaux de grain contre 127 millions de boisseaux, mais les Américains se préparent à creuser un canal de 200 milles de longueur entre le lac Ontario, ou le lac Erié, et l'Hudson. Quant à la valeur des canaux, il y a déjà deux siècles, Paterson, qui fonda la banque d'Angleterre et la colonie de Darien, s'exprimait ainsi sur l'utilité d'un canal reliant les deux océans :

Ce sera la porte de l'univers, et elle mettra ses propriétaires à même de dominer les deux océans.

Si le gouvernement canadien, quel que soit le parti au pouvoir, améliore nos voies navigables depuis le fond du lac Supérieur jusqu'au Saint-Laurent, il aura trouvé la clef qui ouvrira la porté de la route du tra-

fic pour tout le continent américain. Le premier canal creusé sur ce continent fut commencé au Canada en 1779, achevé en 1781 et agrandi en 1804 et 1817. Le premier canal du Saut fut creusé en 1797. Le canal de Welland fut commencé en 1824 et terminé en 1829 ; agrandi entre 1841 et 1850 ; porté, en 1873, à une profondeur de douze pieds ; et, en 1887, à une profondeur de quatorze pieds. Depuis 1821, le gouvernement canadien a dépensé plus de $80,000,000 sur les canaux. Après avoir examiné ces questions, en avoir causé avec nombre de personnes d'expérience et compulsé beaucoup de livres, je suis fermement convaincu qu'il ne faudrait pas beaucoup plus de $10,000,000 pour porter nos canaux, de Montréal au lac Huron, à une profondeur de vingt pieds. La première proposition tendant au creusement du canal de l'Erié fut faite en 1803. Le gouverneur Morris en parla comme d'une fantaisie d'un esprit extravagant. En 1808, il fut voté un crédit de $600 pour explorer le parcours d'un canal de l'Hudson au lac Ontario, ainsi que d'un autre canal contournant le Niagara.

A cette époque on émit le projet de creuser un canal contournant le Niagara sur le territoire des Etats-Unis. On jugea que ce projet n'était pas acceptable, parce qu'une fois les marchandises arrivées au lac Ontario, on trouverait plus économique de les transporter à Montréal qu'à New York. C'est là un argument qui a encore son importance quand il s'agit d'établir le tracé d'une voie navigable reliant les Grands lacs à l'océan. Les Etats-Unis ont dépensé de fortes sommes, ont consulté les ingénieurs les plus expérimentés, ont même fait estimer par des entrepreneurs la dépense qu'entraînerait le creusement d'un canal suivant la route d'Olcott, à partir du lac Ontario. Ils estiment qu'un canal de 21 pieds de profondeur à partir du lac Erié coûterait $206,000,000, et $317,000,000 si l'on portait la profondeur à trente pieds. Pour diverses raisons, mais principalement à cause de la profondeur qu'aurait l'eau au passage du " four à chaux ", on a décidé qu'il ne faudrait pas songer à creuser plus profond que 21 pieds. En 1895, les commissaires firent de nouveau rapport en ces termes :

Absolument rien ne s'oppose à ce que l'on creuse des canaux et à ce que l'on établisse des voies navigables susceptibles de répondre à tous les besoins de la navigation depuis les Grands lacs jusqu'au littoral maritime.

" Harper's Magazine " 1879-80, page 579.

Par le moyen de son canal, New-York distança les villes rivales de l'Atlantique. Le développement des chemins de fer dans notre pays s'est fait d'une manière graduelle, mais ininterrompue, à mesure que l'acier a remplacé le fer et que l'outillage s'est amélioré.

Notons ici, en passant, qu'un même navire n'est pas adapté à la navigation à la fois sur l'océan, les lacs et les canaux. L'article du " Harper " se continue en ces termes :

Les avantages et bénéfices indirects résultant de l'établissement d'une grande voie de transport peuvent être d'une telle importance exercée sur la production, le commerce et la prospérité générale de la population, que la question de la plus ou moins grande valeur des avantages directs qu'elle assure peut devenir relativement insignifiante.

Un tiers du trafic-marchandises des Grands lacs à destination de l'Est est exporté en pays étrangers; le reste est distribué dans le pays même. L'innovation la plus frappante en ce qui regarde la navigation à la fois sur l'océan et sur les Grands lacs, a été la construction de navires de plus fort tonnage. Sur le canal de Sainte-Marie, en 1882, 4,384 navires jaugeaient en moyenne 543 ; en 1891 la moyenne était de 862, et en 1898 de 1,146. Même ces chiffres ne donnent pas une idée exacte du changement qui s'est produit ; car bien qu'il se soit opéré, dans l'ensemble, d'une manière constante, c'est surtout à la suite du creusement des ports et des chenaux qu'il s'est produit. Toutes les fois que vous creusez un canal de manière à permettre aux navires de porter 200 ou 300 tonnes de plus, vous diminuez les frais de transport sur les chemins de fer et vous augmentez le bénéfice que le cultivateur canadien réalise sur son grain. La durée de reclusage au Saut est de trente-sept minutes, soit en montant soit en descendant ; mais elle est moindre sur le canal canadien, où la force motrice est l'électricité. Voilà près d'un siècle qu'on discute publiquement la question du canal de navigation du Niagara, la question du creusement d'un canal reliant les Grands lacs à l'Atlantique. Les habitants de New-York veulent que ce canal passe par chez eux pour aider à maintenir la suprématie commerciale et financière de leur région ; mais les habitants de l'Ouest veulent qu'il passe là où il sera le plus utile en vue de l'écoulement du trafic des Grands lacs. L'accroissement du trafic sur tous les lacs a été constant et rapide. Le cas du lac Supérieur est exceptionnel ; le développement du trafic sur ses eaux s'est fait surtout à la suite de l'ouverture du canal du Saut Sainte-Marie. Voici ce que dit à ce sujet le général Poe :

Pendant deux siècles cette sœur de l'océan, cette mer intérieure, la plus grande de toutes, est restée perdue dans l'isolement, enveloppée par les solitudes et visitée seulement par le missionnaire et les marchands de fourrures, ces avant-coureurs de la civilisation, canotant le long de ses rives silencieuses.

Ce sont là les paroles d'un homme qui était chargé du soin de la navigation sur la rive américaine des lacs ; aussi grand d'esprit que de corps, il prévoyait ce que l'avenir nous réservait, et c'est grâce à ses efforts que l'on mit la dernière main au creusement du canal du Saut. Le canal Welland jusqu'en 1892 nous coûta à peu près $25,000, et jusqu'à cette date, les plus grands navires

qui le traversèrent furent les bateaux à dos de baleine de 265 pieds de longueur, 38 pieds de largeur et 15 pieds de tirant une fois chargés. Le rapport du gouvernement des Etats-Unis constate que la dépense totale imposée par les travaux d'amélioration des ports et des rivières jusqu'à la fin de l'année 1890 a été de $40,912,975 ; mais la réduction des frais de transport sur les lacs, qui en est la conséquence, fait plus que compenser cette dépense en une seule année. Je dois dire ici que les trois navires de l'Etat qui font le service sur les lacs, le "Vigilant", le "Lurcher" et l' "Anticosta", sont bien les meilleurs qu'il fût possible de construire pour cette fin. Je ne dis rien du prix qu'on en a payé ; mais il n'était pas possible d'en avoir de meilleurs.

Les navires construits à Collingwood et ailleurs sur les lacs pour notre marine marchande sont préférables à ceux construits en Angleterre, car ces derniers sont construits en vue de la navigation maritime et ne sont pas propres à naviguer sur les lacs.

Monsieur l'Orateur, je crois fermement que ma cause est bonne. C'est une des questions les plus importantes qui aient été soumises au Parlement depuis nombre d'années ; et ma seule crainte c'est de n'avoir pas réussi à la présenter à la Chambre d'une manière suffisamment convaincante. Si j'avais l'éloquence du premier ministre, jointe à l'éloquence de mon propre chef, même alors je pourrais craindre de ne pas pouvoir exposer ma cause au Parlement avec suffisamment de force. Mais ma cause est bonne. Cela me rappelle un incident qui s'est produit quand, jeune homme je me trouvais moi-même quelque temps sur les Grands lacs. J'aurais dû y rester, car j'aimais cette vie, et si je n'y avais renoncé, je ne me trouverais pas aujourd'hui forcé de remettre le mandat que je tiens de mes commettants, ce qu'il me faudrait faire si, par hasard, la Chambre adoptait une certaine proposition de loi destinée à rejeter de la vie publique tout homme d'aussi peu de moyens que moi. Aujourd'hui un navire fait vingt-trois voyages au lac Supérieur ; mais autrefois il n'en faisait que douze ou treize au plus entre Buffalo et Chicago. Il se trouvait à Lockport, N.-Y., un ancien armateur, propriétaire d'un bon nombre de navires rapportant de forts bénéfices ; à cette époque, on exigeait 5, 6, et même 7 cents pour le transport des grains. Ce propriétaire remarqua qu'à la fin de chaque année, le capitaine inscrivait dans ses frais de voyage $2 pour la course d'un cheval à la douane. Une bonne fois, le propriétaire se rendit lui-même à Chicago, sur un de ses navires appelés le "Moon Light," bateau renommé, et il constata qu'il se trouvait un petit bureau de douane tout près du quai, et que le capitaine avait simplement à monter un escalier et à reprendre le bateau. Cependant, le propriétaire faisait de jolis bénéfices et il ne réclama pas au sujet des deux dollars qu'on lui faisait payer pour un cheval. Il se contenta de dire au capitaine chemin faisant : "Je ne vois pas qu'il soit bien utile d'avoir un cheval pour monter cet escalier." L'année suivante, le capitaine réussit à faire quatorze voyages et quand il présenta son compte il n'y était aucunement question de deux dollars pour la course d'un cheval à la douane. Le propriétaire en fit l'observation, et le capitaine de répondre : "Oh, monsieur, les deux dollars y sont, seulement vous ne les apercevez pas." Je dis pareillement que ma cause est bonne, que j'aie réussi ou non à en convaincre ces messieurs de l'un et l'autre partis. Nous Canadiens avons nos pêcheries de morues sur l'Atlantique, nos pêcheries de saumon sur le Pacifique, nos forêts sans limites, nos inépuisables gisements de fer, nos acres innombrables desplus belles terres à blé du monde, nos bassins houillers si profonds de la Colombie-Anglaise et de la Nouvelle-Ecosse, et enfin la moitié la plus avantageuse de la voie navigable intérieure la plus grande de l'univers et qui doit être à tout jamais le canal d'un commerce énorme et sans cesse grandissant. C'est par la bonne administration de cet héritage, plus que par aucun autre moyen peut-être, que le Canada arrivera à remplir sa mission dans le monde. Je me rappelle une histoire racontée par un médecin allemand d'un capitaliste de l'Ouest, qui tomba malade sur un train et demanda au médecin de lui dire quelle était sa maladie. "Je ne pourrai le faire," lui dit le médecin, "que lorsque je vous aurai examiné." Et lorsqu'il eut fait l'examen, il constata que le capitaliste regorgeait de valeurs douteuses qu'il n'avait pu digérer. J'ai confiance qu'il n'en sera pas ainsi du Canada. Nous pouvons fournir à l'Angleterre les céréales qu'il lui faut, et lorsqu'on aura barré les cataractes du Nil, l'Egypte fournira le coton. Aucune nation ne voudra se laisser dominer par ses rivales. Voici un extrait d'un ouvrage d'un des écrivains les plus autorisés dans les questions de marine, je veux parler du livre de M. Froude, intitulé : "Les marins anglais du seizième siècle" :

> A quelque point de vue que nous nous plaçions, il est impossible de n'en pas arriver à la conclusion que la marine marchande anglaise n'est pas seulement l'industrie la plus importante de la Grande-Bretagne, mais, par suite de son importance énorme et de son influence profonde sur l'humanité, constitue le monument le plus stupéfiant de l'énergie et de l'initiative humaine que le monde ait jamais vu. Enlevez-lui sa flotte marchande, enlevez-lui sa marine de guerre qui la protège, et cet empire va s'écrouler, ses colonies vont se détacher d'elle comme les feuilles d'un arbre desséché, et la Grande-Bretagne deviendra une île insignifiante de la mer du Nord où les savants de l'avenir dans leurs sociétés littéraires, discuteront à loisir son histoire.

Il est question dans le passage précédent de la marine de guerre. Ce n'est pas au point de vue de la marine de guerre que j'envisage cette question. Le castor et la

feuille d'érable sont des emblèmes de paix. Je discute la question au point de vue commercial, et à cet égard, les nations luttent l'une contre l'autre en vue de s'assurer la suprématie sur mer. J'espère que notre Parlement, que les représentants de l'un et l'autre parti, vont s'appliquer énergiquement à la solution de ce problème et déterminer l'adoption de mesures qui mettent les Canadiens à même de construire des navires canadiens, de transporter des produits canadiens et de rapporter au pays des chargements de retour pour l'usage des Canadiens. Il importe que les navires canadiens soient manœuvrés par des Canadiens, hommes faits ou jeunes gens. Je m'intéresse davantage à un simple voilier qui fait péniblement son chemin de la baie de Fundy, ou du golfe Saint-Laurent vers Hull, ou de Port-Arthur, c'est-à-dire du fond du lac Supérieur, vers Kingston; ou encore, de Vancouver vers l'Alaska, ou vers Honolulu, pourvu que ce soit sous pavillon canadien,—que je ne m'intéresse au navire le plus magnifique, voguant sous pavillon étranger et manœuvré par des Chinois. De cette manière il y aura communauté de sentiments entre ceux qui sont restés au foyer et ceux qui sont ballottés par les flots; et pour me servir du langage de lord Dufferin, un des hommes les plus admirables qui aient rempli les fonctions de gouverneur général au Canada, lorsque le navire reviendra d'un voyage en pays étranger, le matelot trouvera sa fiancée qui l'attend.

Je propose que la Chambre lève maintenant sa séance.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je regrette de n'avoir pas pu suivre le fil du discours de l'honorable député aussi attentivement que je l'aurais voulu. Toutefois, j'ai entendu la majeure partie de ses observations qui ont été fort intéressantes, pour moi principalement qui viens de prendre la direction du service maritime et fluvial. Je n'entreprendrai pas pour le moment de traiter tous les problèmes que l'honorable député a soulevés, persuadé que je ne saurais le faire d'une manière aussi complète ni aussi intéressante que lui. Je voudrais, cependant, fixer l'attention de la Chambre sur un point ou deux.

L'honorable député nous a parlé de l'industrie de la construction des navires ; il a prôné l'adoption d'une ligne de conduite qui contribuerait à augmenter le nombre et le tonnage des vaisseaux construits au Canada. Là-dessus, nous sommes tous d'accord avec lui. Nous admettrons tous qu'il ne faut rien négliger pour étendre les chantiers maritimes du Canada. Malheureusement, cette industrie a périclité pendant quelques années. Je constate qu'en 1879, le port des vaisseaux construits au Canada s'élevait à 100,000 tonneaux. En 1896, il n'était plus que de 16,000 tonneaux. J'ignore la cause de cette diminution. Les uns l'attribuent à la politique suivie pendant ces années-là, politique qui était de nature à diminuer le volume de nos exportations et de nos importations. Je ne voudrais pas exprimer d'opinion à cet égard, car l'honorable député a traité ce sujet avec beaucoup d'impartialité, sans entrer sur le terrain de la politique, et je dois l'en féliciter. Le port des bâtiments canadiens a augmenté de 16,000 tonneaux, qu'il était en 1896, à 43,000 tonneaux, il y a un an. J'ignore s'il faut attribuer cette augmentation à la politique que le Gouvernement actuel a adoptée, mais ces chiffres, j'en suis certain, permettront à l'honorable député, si bien renseigné sur cette question, de tirer des conclusions qui instruiront la Chambre.

M. LEWIS : Une grande partie des bâtiments ne sont pas demeurés dans les eaux du Canada.

M. BRODEUR : L'honorable député a également touché au problème des transports. Je ne veux pas entrer dans la discussion de ce sujet à l'heure actuelle, vu qu'il n'est pas du ressort de mon ministère. Il nous a aussi parlé des capitaines et des seconds et de l'inspection des chalands. Cette dernière question a beaucoup d'importance et je puis dire que le Gouvernement s'en occupe sérieusement. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que l'inspection des chalands augmenterait les charges qui pèsent sur la marine marchande et, par conséquent, le coût du transport. L'honorable député n'ignore pas que de nos jours les chemins de fer font une vive concurrence au transport par eau. Les chemins de fer ne sont pas soumis à une inspection et n'ont rien à payer de ce chef. Serait-il à propos d'augmenter le fardeau des obligations auxquelles est soumis le transport par eau ? C'est un problème à résoudre et l'honorable député, si renseigné sur ce sujet, doit avoir examiné cet aspect de la question.

Quant aux capitaines et aux seconds, un comité parlementaire, qui présentera probablement un rapport dans quelques jours, s'occupe de ce qui les concerne. La ligne de conduite que mon honorable ami a tracée pourrait léser des intérêts importants. Je regrette qu'il ne fasse pas partie du comité auquel les bills en question ont été renvoyés, mais j'espère qu'il assistera aux séances de ce comité et que nous pourrons avoir de ses lumières.

Il serait inutile de m'attarder longtemps à relever les observations de l'honorable député. Je ne m'attendais pas qu'il soulèverait toutes ces questions. J'ajouterai un mot sur un autre sujet avant de reprendre mon siège. Il s'agit de la construction des navires. Pendant les séances de la commission du tarif, plusieurs personnes ont suggéré d'accorder une prime afin de stimuler cette industrie. A l'occasion de la revision du tarif, la commission et le Gouvernement étudieront cette proposition et l'honorable dé-

puté (M. Lewis) peut être certain que le Gouvernement prendra en considération les observations qu'il vient de faire.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Je voudrais savoir si le ministre des Douanes a reçu le tarif allemand dont il a été question à plusieurs reprises?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je n'ai pas pris de renseignements depuis la dernière fois qu'on m'en a parlé, mais je le ferai dès demain. S'agit-il du tarif qui doit être appliqué depuis le 1er mars de l'année courante?

M. FOSTER : Oui.

M. PATERSON : Ces tarifs sont transmis au ministère du Commerce et je n'ai pas encore été aux renseignements.

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. L. P. Brodeur) a-t-il enfin ce rapport qu'il nous promet depuis si longtemps sans le déposer ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Ce rapport m'a été remis hier, mais je me suis aperçu qu'il ne renfermait pas tous les renseignements demandés par l'honorable député (M. Foster), et j'ai donné l'ordre de le compléter.

## RENVOI A UN COMITE SPECIAL DU BILL RELATIF A L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Si la Chambre veut bien me le permettre, je proposerai :

Que le bill portant pour titre : Acte concernant l'observance du dimanche soit renvoyé à un comité composé de MM. Daniel, Ames. Pringle, Roche (Marquette), Macdonell (Toronto), Piché, Smith (Nanaïmo), Miller, Geoffrion, Macdonald (Pictou), Sinclair et du proposant, qui sera chargé d'examiner le projet de loi, d'assigner et de questionner des témoins et de faire rapport à la Chambre.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : Avant l'adoption de cette motion, je désire me renseigner sur le sens d'un paragraphe ou deux de l'article 4e. Le paragraphe de la lettre (g) dispose que :

(g) L'achèvement vers leur destination, des trains de chemin de fer en marche lorsque commence le dimanche, si ces trains sont chargés exclusivement soit d'animaux vivants destinés à être immédiatement embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, ou des deux.

Quelle est "la destination" d'un train comme celui visé dans cet article ? Est-ce le port de mer d'où les animaux seront expédiés à l'étranger ou simplement l'endroit où le train se rend avec les mêmes hommes d'équipe et où on change la locomotive et les hommes d'équipe avant de poursuivre le voyage? Si c'est le port de mer, l'objection qui se présente à mon esprit n'aurait pas sa raison d'être. Mais si, par "destination," on entend un endroit en deça du port de mer où le train devra demeurer le dimanche, il y aurait matière à réflexion. Les personnes au courant de la situation savent quelles souffrances endure le bétail pendant le transport, même dans les circonstances les plus favorables et avec les meilleurs traitements. Il me semble qu'il ne serait pas humain ni profitable de retenir le bétail en cours de route, le dimanche. Garder les animaux dans le train, ce serait augmenter les fatigues et les privations d'un long voyage. Les faire descendre du train, c'est s'exposer à les parquer dans un endroit où ils seront trop à l'étroit. Il peut faire mauvais temps et l'endroit peut n'offrir aucun abri ni aucune commodité. En tout cas, c'est une cruauté envers le bétail et nous ne devons pas négliger cette considération.

C'est aussi un grand inconvénient pour l'expéditeur exposé à des retards et à des frais provenant de deux ou trois différentes sources. Lorsqu'on exporte des bestiaux, il faut accélérer le plus possible la vitesse des trains, afin de diminuer la durée du voyage et parvenir le plus tôt à destination, tant dans l'intérêt du commerce que dans celui des animaux eux-mêmes. Il y a lieu de réfléchir sérieusement à celui-ci. Un chrétien, quelque grand respect qu'il professe pour le jour du Seigneur et quel que soit son désir de le voir observer, ne voudrait pas causer des pertes inutiles et, encore moins infliger aux animaux des privations qu'on pourrait leur éviter. Si le train s'arrête, il faut quand même employer des aides pour avoir soin des animaux pendant l'arrêt; s'il poursuit sa route, il est peu probable qu'il faudra plus d'employés qu'il n'en aurait fallu pendant la halte pour la garde du bétail. Je désire connaître l'opinion du ministre de la Justice sur le sens du mot "destination" employé dans cet article.

M. FITZPATRICK : L'observation qu'a faite l'honorable député se présente naturellement à l'esprit de celui qui pense à l'état de choses qu'il a dépeint.

L'article n'offre pas beaucoup d'ambiguïté et le comité pourra en rendre le sens plus clair, au besoin. Il s'agit de la destination des marchandises et non de la destination du train. Notre intention est de décréter que le bétail et les articles périssables seront rendus à destination. Je suppose qu'il faut confondre la destination du train avec celle des marchandises. Vu qu'il pourrait y avait ambiguïté, notre devoir est de rendre clair le sens de l'article.

Une difficulté qui me semble réelle s'est

présentée à mon esprit, mais je ne crois pas l'avoir mentionnée lorsque j'ai proposé la deuxième lecture du projet de loi. Que fera-t-on des animaux ou des marchandises périssables lorsqu'ils seront rendus à destination. Je crois qu'on a suffisamment prévu à ce qui devra avoir lieu pendant le voyage. Prenons pour exemple un train de fruits qui part le dimanche du district de Niagara. Naturellement, il faut disposer des fruits recueillis ce jour-là; on les expédie, disons à Montréal. Lorsqu'ils sont rendus dans cette ville, on ne saurait les laisser une journée entière dans les wagons placés sur les voies de garage; il faut en prendre soin. On pourrait en dire autant du poisson et d'autres articles périssables. Par conséquent, je désire appeler l'attention des députés que cette question intéresse—et nous sommes tous intéressés, j'imagine, à rendre ce projet de loi exécutable—afin de savoir comment parer à cette éventualité. Que fera-t-on de ces marchandises lorsqu'elles seront rendues à destination ?

M. FOSTER : En effet.

M. FITZPATRICK : Il importe beaucoup de décréter une loi applicable et sensée que les juges et les citoyens se croiraient tenus d'éluder le plus possible.

M. FOSTER : Très bien !

M. BARKER : Je désire appeler l'attention sur le paragraphe de la lettre (*f*) du même article. Il a trait aux hauts-fourneaux et prescrit l'entretien des feux le dimanche, afin de pouvoir suspendre les procédés de fabrication le dimanche et les poursuivre le lundi et les jours suivants jusqu'à la fin des travaux. Mais je ferai observer au ministre qu'en suspendant les travaux le dimanche, on nuit à la fonte des minerais, de sorte que le fer qu'on obtient n'est pas d'aussi bonne qualité. Cette question est très importante, surtout pour les grandes usines où les travaux se poursuivent sans interruption. Je crois qu'on devra interroger des témoins sur ce point, car on sait généralement que le fer obtenu dans ces conditions-là n'est pas d'une bonne qualité marchande.

M. FITZPATRICK : On m'a parlé de l'inconvénient réel que signale l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) et, si j'ai suggéré à l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) de renvoyer ce bill à un comité, c'est dans le dessein, entre autres, de profiter des renseignements des gens du métier qui pourront se présenter devant le comité, exprimer leur opinion et nous prêter leur concours, afin de nous permettre d'obvier aux difficultés qui se présentent et de décréter une loi qu'il sera possible d'appliquer.

(La motion est adoptée.)

M. FITZPATRICK : Avec le consentement de la Chambre, je désire faire connaître immédiatement notre intention de réunir les membres du comité dès lundi. Je fais cette déclaration afin que les intéressés en prennent connaissance.

## RENVOI DU BILL RELATIF A LA SURETE DES NAVIRES.

M. SINCLAIR propose la 3e lecture de sa proposition de loi (bill n° 48) relative à la sûreté des navires.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Il a été entendu, je crois, que tous les bills que le comité général a modifiés seraient soumis au légiste du ministère de la Justice. Ce serait une sage pratique de renvoyer aussitôt tous les bills qui ont subi des retouches à ce fonctionnaire et de ne pas permettre qu'ils soient lus une 3e fois le même jour. J'ignore si cela a eu lieu. Dans le cas contraire, nous devrions attendre que le légiste ait examiné le bill tel que modifié afin de voir si rien ne cloche.

Je propose le renvoi de la suite de la discussion à une séance ultérieure.

(La motion de M. Brodeur est adoptée.)

## ADOPTION DE LA MOTION RELATIVE A LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

La Chambre décide de passer à la suite de la discussion sur la motion de M. Rivet tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de tous les documents, correspondance, et des rapports et résolutions reçues par le Gouvernement ou le ministère de la Marine et des Pêcheries, de la Chambre de Commerce et du Board of Trade de Montréal ou de toute association, ou de tout particulier concernant la réorganisation ou l'abolition de la Commission du port de Montréal.

La motion est adoptée sans discussion.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre a ordonné, sans débats, le dépôt des documents suivants :

Copie de toute la correspondance, des rapports, télégrammes, estimations, et mémoires en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou agents concernant les dommages causés aux propriétés expropriées pour fins de chemins de fer sur la ligne construite entre Montague et Cardigan (île du Prince-Edouard). Aussi, une liste des noms des commissaires ou estimateurs. Aussi, un état donnant toutes les estimations faites, les noms des estimateurs, les noms des réclamants et les montants accordés à chacun séparément. Aussi, une liste des noms des particuliers qui ont accepté les montants accordés par les estimations, et une liste des particuliers dont les estimations n'ont pas été acceptées par le Gouvernement. Aussi, une liste des personnes qui ont été payées ou qui ont accepté les montants accordés par les estimations.—M. A. A. McLean.

Copie de toutes les pétitions, lettres, correspondance, des rapports, mémoires et autres documents concernant la destitution de M. Patrick Walsh de la charge de receveur de la poste à East-Roman-Valley, comté de Guysboro (N.-E.)—M. Lancaster.

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Indiens du Yukon—fonds de secours et soins médicaux, $6,000.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : C'est le même crédit que l'an dernier. Cette somme est nécessaire pour nous permettre de venir en aide aux Indiens dans l'indigence au Yukon. Il y a actuellement dans ce territoire 702 Indiens. En 1903-1904, l'Etat a dépensé $4,611.11 en secours et en soins médicaux donnés aux Indiens indigents et, en 1904-1905, il a employé $5,977 aux mêmes fins.

M. J. D. REID : Le prix des vivres ne diminue-t-il pas d'année en année ? Le transport a coûté beaucoup moins cher l'an dernier.

M. OLIVER : Il n'y a guère de différence depuis deux ans, mais il y a une grande différence comparativement aux années antérieures.

M. BARR : Combien de médecins emploie-t-on ? Ceux-ci reçoivent-ils un traitement fixe ou des honoraires ? La somme me paraît forte. Il y a beaucoup de cas de maladie ou bien les médecins exigent des honoraires très élevés.

M. OLIVER : Je vois dans le rapport de l'auditeur général pour le dernier exercice qu'il y avait quatre médecins qui ont reçu $50 par mois, chacun. Ces médecins sont attachés à la gendarmerie à cheval et touchent des honoraires pour les soins qu'ils donnent aux Indiens, en sus du traitement des cas de maladie parmi la gendarmerie. Les Indiens du Yukon ne sont pas établis sur des réserves mais dispersés sur tout le territoire. Naturellement, les soins médicaux et tous les autres secours coûtent très cher au Yukon. Il y plus de 700 Indiens.

M. ARMSTRONG : Comment se fait-il qu'entre 1896 et 1905 le nombre des médecins ait atteint 106, tandis que la population indienne n'a guère augmenté ? En 1896, les médecins ont reçu $33,000, et en 1905, $69,000.

M. OLIVER : Depuis la première date dont on a fait mention, plusieurs médecins qui recevaient des honoraires ont été employés moyennant un traitement fixe. La dépense est un peu plus élevée, mais le service est meilleur. On nous apprend que ce changement a produit d'heureux résultats, bien qu'il ait accru le chiffre des dépenses.

M. J. D. REID : Le nombre des Indiens du Yukon augmente-t-il ou diminue-t-il ?

M. OLIVER : Il diminue. Les Indiens ne sont pas groupés dans des réserves ; ils errent à l'aventure. Nous n'avons pas de données très exactes sur la population indienne.

M. KEMP : Avant la découverte de l'or au Yukon, dépensait-on quelque chose de ce chef ?

M. OLIVER : Non.

M. ARMSTRONG : Je ne veux pas prolonger la discussion, mais il n'est pas raisonnable de la part du ministre de se contenter de dire qu'on a besoin de 106 médecins de plus pour une population qui n'a guère augmenté et qu'au lieu de dépenser $33,000, ce que coûteraient les honoraires des médecins, l'Etat doit débourser plus du double—$69,000—aujourd'hui que les médecins reçoivent un traitement fixe. Selon moi, le ministre devrait nous fournir de plus amples renseignements.

M. OLIVER : Si je comprends bien l'honorable député, cette augmentation a eu lieu en dix ans.

M. ARMSTRONG : Oui.

M. OLIVER : Eh bien, pendant ces dix années-là nous avons pris sous nos soins les Indiens d'un autre traité (n° 8) ainsi que ceux d'une grande partie de la Colombie-Anglaise qui ne tombaient pas sous notre juridiction auparavant. De plus, nous avons dû nous occuper des Indiens du Yukon, cela va sans dire.

Bien que je persiste à dire qu'il y a eu une augmentation réelle et sensible des dépenses au chapitre des soins médicaux aux Indiens, augmentation nécessitée par les circonstances et justifiée par les résultats, une grande partie de cette augmentation provient de l'obligation où le ministère s'est trouvé de prendre soin des Indiens du traité n° 8, du Yukon et d'une partie de la Colombie-Anglaise dont il n'avait pas à s'occuper autrefois.

M. FOSTER : Je demanderai au ministre si le conseil du Yukon s'occupe de quelque manière des Indiens de ce territoire ?

M. OLIVER : L'administration du Yukon remplit le rôle d'agent du ministère des Affaires indiennes en ce qui a trait aux écoles et aux secours. Quand aux soins médicaux, c'est la gendarmerie à cheval qui s'en occupe. Elle reçoit une allocation supplémentaire pour ce service.

M. FOSTER : Cet article du budget ayant trait au Yukon, nous ferons peut-être aussi bien de soulever une question qui a déjà été agitée deux ou trois fois, relativement à l'existence de moyens de communication entre le Parlement et le conseil du Yukon qui nous permettraient d'obtenir les renseigne-

ments dont nous avons besoin au sujet des dépenses que fait le conseil. Si je ne me trompe, le ministre de l'Intérieur prétend que, si nous désirons avoir des renseignements touchant le Yukon, nous devrons nous les procurer comme nous pourrons, qu'il n'est pas obligé de s'en occuper ni de nous fournir des éclaircissements, à moins d'être poussé au pied du mur. Or, le ministre n'a pas toujours soutenu cette thèse. Il n'a pas toujours été d'avis que le conseil était son propre maître en matière de dépenses et que le gouvernement fédéral et, conséquemment, le Parlement n'avaient aucune surveillance à exercer. En effet, au mois de juillet 1905, lors de la discussion du budget du Nord-Ouest, comme il demandait l'ouverture d'un crédit de $134,000, je lui ai posé la question suivante :

Le gouvernement fédéral exerce-t-il un contrôle sur cette dépense ?

Et on me répondit :

Les comptes sont vérifiés par l'auditeur général.

Je demandai ensuite :

Quelle garantie avez-vous que les fonds sont dépensés pour cette fin ?

Et le ministre de l'Intérieur répondit :

Le commissaire est un fonctionnaire de notre gouvernement qui est responsable envers nous, et il est président du conseil du Yukon.

Dernièrement, j'ai demandé des renseignements au sujet d'une dépense extraordinaire que le conseil du Yukon avait faite ou se proposait de faire, cette nouvelle étant parvenue aux députés indépendants de la seule manière dont elle peut leur parvenir.

Je vois un représentant de la Colombie-Anglaise sourire en m'entendant parler des membres indépendants du Parlement. Je comprends aisément pourquoi il sourit. Ce mot ne se trouve peut-être pas dans son vocabulaire ; mais tous les députés n'ont pas le même vocabulaire ; les uns peuvent connaître ce mot, s'en servir et s'en servir à bon escient.

Je disais donc que la presse est la seule source où nous puissions puiser une grande partie de nos premiers renseignements. Les journalistes entreprenants qui font certaines découvertes, vont au fond des choses, et lorsque les nouvelles sont publiées dans les colonnes des journaux, elles tombent sous les yeux des membres du Parlement aussi bien que sous les yeux des autres personnes. C'est alors qu'on peut aller aux renseignements. Or, par des voies détournées la nouvelle nous est parvenue que le conseil du Yukon avait autorisé une dépense extraordinaire qui devait être faite au cours de l'été prochain. Il s'agissait ni plus ni moins que d'obtenir de la pluie par l'entremise d'un individu venant des Etats-Unis d'Amérique. Cette pluie, j'imagine, devait tomber du ciel. Le présent Gouvernement a tenté différentes expériences. Le prédécesseur de l'honorable député a dépensé environ $50,000 des fonds publics pour arrêter les eaux qui jaillissaient de la terre ; autrement dit, pour boucher un trou qu'un prospecteur entreprenant avait creusé pendant qu'il était à la recherche du précieux métal. L'ancien ministre de l'Intérieur, toujours philanthrope et toujours prodigue des deniers publics, décréta immédiatement que le trou serait bouché ou qu'il saurait pourquoi. J'ignore s'il avait des connaissances spéciales sur la manière de boucher les trous ; toujours est-il qu'il se mit à l'œuvre avec l'aide de la caisse fédérale et on rapporte qu'avant d'avoir accompli sa tâche, il avait dépensé $50,000 appartenant à l'Etat. Je ne sais pas si ce trou est définitivement bouché.

Or, pour ne pas se laisser éclipser par son prédécesseur, le ministre de l'Intérieur entreprend lui-même de creuser un trou dans la voûte céleste et d'en faire tomber de la pluie, afin d'arroser la terre nourricière et de permettre au mineur de laver la boue aurifère. Ceux qui se proposent de se livrer à cette dépense étrange sont des chrétiens et des gens intelligents qui se sont affranchis des superstitutions et qui, ayant fréquenté quelque école élémentaire, les uns ayant eu la chance de voir l'intérieur d'un collège ou d'une université, sont censés sortis de cette ère de crédulité pendant laquelle on croyait pouvoir, par des momeries, des prières et des incantations, changer le cours de la nature qu'une sage Providence a établi longtemps avant la création du monde. Je croyais qu'on avait rejeté l'idée qu'on pouvait, par de tels moyens, échapper aux lois bienfaisantes des sphères supérieures. Naturellement, notre entendement étant borné, nous pouvons nous tromper sur l'étendue de nos droits et sur ce que l'expérience nous a appris à considérer comme ce qu'il y a de meilleur pour toutes les parties de l'univers et pour tous les siècles. Mais l'ambition du ministre ne connaît pas d'obstacles. Il veut faire revivre les anciens jours et, sous son égide et son administration, le conseil du Yukon, soumis à son contrôle de son propre aveu, a autorisé, dit-on, une dépense de $10,000 dans le but de forcer la main à la Providence et de faire tomber de la pluie. Naturellement, un esprit économe comme le mien est porté à se demander si cette dépense est légitime. Toute personne intelligente aimerait à savoir quelle folie s'est emparée de nos gouvernants dans ce siècle de lumière pour les engager à dépenser $10,000 afin de faire venir Hatfield des Etats-Unis et de provoquer la pluie au Yukon. Lorsque nous avons voulu avoir des renseignements, on a cavalièrement accueilli notre demande. Rien de ce qui s'oppose aux desseins de la Providence ne doit prêter à rire. Cependant, le ministre de la Douane a presque fait des gorges chaudes et le ministre de l'Intérieur a dit comme lui tout d'abord. Plus tard, il s'est irrité de

nos demandes réitérées au sujet de ce qui a eu lieu et nous a ouvertement dit de nous adresser à Boston et qu'il ne nous obtiendrait pas de renseignements.

M. OLIVER : Que l'honorable député m'excuse si je l'interromps. Je n'ai pas parlé et je n'entendais pas parler de " Boston."

M. FOSTER : Il s'est peut-être servi d'une expression plus vive, mais j'ai choisi le centre le plus cultivé et le plus civilisé des Etats-Unis, parce que c'est un endroit plus habitable que celui où le ministre de l'Intérieur nous aurait envoyés, si le règlement le lui avait permis. Mais, trêve de plaisanteries . . .

M. PATERSON : Assurément, l'honorable député ne doit pas plaisanter à propos d'un pareil sujet !

M. FOSTER : Je plaisantais le ministre de l'Intérieur, mais j'étais sérieux en parlant du rôle de la Province dans cette affaire. Nous voudrions obtenir du ministre des éclaircissements sur ce projet. S'il est dans les ténèbres, qu'il se procure au plus tôt des renseignements. Nous sommes reliés au Yukon par le télégraphe et, d'ailleurs, je crois que le commissaire du Yukon était ici.

M. BERGERON : Il y est encore.

M. FOSTER : Il est impossible que ce projet se soit ébruité sans que le ministre et le commissaire s'en soient entretenus. Le ministre voudra-t-il satisfaire notre légitime curiosité et n'envoyer personne à Boston chercher des renseignements qu'il devrait nous fournir.

M. MILLER : Soit que nous prêtions l'oreille aux paroles d'un clown dans un cirque, soit que nous écoutions l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), l'un et l'autre nous intéressent et nous font rire d'ordinaire. Cependant, il est parfois difficile de saisir les saillies de l'honorable député. Qu'a-t-il voulu dire lorsqu'il a déclaré ne pas savoir si le ministre de l'Intérieur a des connaissances spéciales sur la manière de boucher les trous ?

M. FOSTER : L'honorable député se renseignera à la source même, en s'adressant à l'ex-ministre de l'Intérieur.

M. MILLER : L'ex-ministre de l'Intérieur ne s'est pas servi de cette expression, mais l'honorable représentant de Toronto en a fait usage.

M. TAYLOR : L'ex-ministre s'est fait ouvrir un crédit de $50,000 pour boucher un trou.

M. HENDERSON : Je ne suis pas bien certain que l'ex-ministre ne se soit pas servi de cette expression. Une longue discussion a eu lieu dans cette enceinte sur ce sujet. Je me souviens que M. Sifton a dit que les habitants du Yukon, après avoir essayé d'arrêter le cours des eaux au moyen de sacs de pois et de fèves, dans l'espérance qu'ils se gonfleraient dans le trou, lui ont télégraphié pour lui apprendre que leur tentative avait échoué et lui demander ce qu'ils devaient faire. Je me souviens que le ministre leur répondit par dépêche : " Bouchez le trou." C'est ainsi qu'il fut le père de cette expression. En tout cas, le compte rendu des débats prouvera que plus d'un député s'en est servi et le ministre de l'Intérieur trouvait la plaisanterie de bon aloi. Bien plus, après avoir englouti $50,000, retirés de la caisse publique, dans ce trou, on s'aperçut qu'il n'était pas nécessaire de le boucher, que l'eau persistait à couler et on télégraphia au ministre pour lui demander quel prix il demanderait pour l'usage de cette eau. Le présent ministre de l'Intérieur se rappelle, je n'en doute pas, qu'au cours de l'élection de 1904, du haut de la tribune populaire dans l'Alberta, on reprochait au Gouvernement d'être dur à la détente, tandis qu'il accordait $50,000 à la population du Yukon, pour lui permettre de boucher un trou, ce qui n'était pas nécessaire. A mes yeux, il y a analogie dans les deux cas. Dans l'un, le conseil du Yukon a dépensé $50,000 pour empêcher l'eau de sourdre, et il dépense maintenant d'autres milliers de dollars pour obtenir de la pluie. Nous avons le droit d'exiger des renseignements à cet égard. Selon moi, il s'agit d'une nouvelle ruse pour soutirer de l'argent à l'Etat sans rien lui donner en échange.

M. OLIVER : Evidemment, les députés de la gauche ne veulent pas être pris au sérieux ; autrement, ils auraient discuté ce sujet lors de l'ouverture du crédit destiné à l'administration du Yukon plutôt que d'attendre la discussion d'un article du budget relatif aux Indiens indigents. Que cette dépense soit légitime ou non, le gouvernement du Yukon n'en est pas responsable, si ce n'est en qualité d'agent des autorités fédérales préposé à la distribution des fonds. C'est la troisième fois que le représentant de Toronto-nord ramène cette question sur le tapis. Son empressement à traiter ce sujet est si grand qu'il n'a pas pu attendre le moment convenable. Je prends donc pour acquis qu'il désire plutôt faire parade de ses talents oratoires, afficher l'esprit qu'il prétend avoir et entraver les travaux de la Chambre, que se former une opinion sensée au sujet d'une question importante. Il prétend maintenant faire suspendre la marche des affaires jusqu'à ce qu'il ait obtenu les renseignements qu'il demande. A ce sujet, je dirai qu'il n'y a personne ici qui désire plus que moi faciliter l'expédition de la besogne parlementaire et communiquer à la Chambre tous les renseignements désirables. Je crois en avoir donné la preuve depuis que j'ai accepté un portefeuille. Pourtant, un principe important est en jeu—le prinicpe du gouvernement responsable. Ainsi que je l'ai dit dans une circonstance antérieure,

l'honorable député et ses amis de la gauche ont du gouvernement responsable une tout autre opinion que mes amis et moi, et autant vaut vider ce différend sur l'heure, si tel est le désir de l'honorable député. Nous prétendons qu'ayant établi une administration au Yukon, ayant doté ce territoire d'une législature autorisée à prélever des taxes et à faire des dépenses, celle-ci peut disposer des fonds provenant de la perception des taxes sans entraves de la part du gouvernement fédéral. C'est la thèse que nous soutenons, et nous la croyons bien fondée.

M. FOSTER : Parlez-vous au nom du cabinet ?

M. OLIVER : Je me permets dans cette circonstance de parler au nom du cabinet. Nous n'iguorons pas que notre devoir est de nous assurer que les fonds que nous votons pour le Yukon sont appliqués comme nous l'entendions. Cependant, le conseil du Yukon a un revenu propre qu'il prélève au moyen de taxes. Je soutiens que la doctrine des députés de la droite est de lui permettre de disposer à sa guise des deniers qui lui appartiennent.

S'il m'est permis de revenir sur une théorie que l'honorable député a énoncée précédemment, je déclarerai que nous soutenons la contre-partie de sa proposition relativement au contrôle que nous devrions exercer sur le conseil du Yukon et ses prescriptions législatives, parce que certains membres du conseil reçoivent un traitement du gouvernement fédéral. Ces législateurs ont reçu mission de gouverner le Yukon et non de représenter le gouvernement fédéral. Ils sont responsables de leur administration et des dépenses qu'ils font en qualité de membres du conseil du Yukon, et non à titre de juges ou de fonctionnaires fédéraux.

Nous sommes inflexibles sur ce point et la population du Yukon se rend un compte exact de notre attitude à cet égard ; ils savent que le conseil doit légiférer au nom du Yukon et non de la part du gouvernement fédéral. Je le répète, si l'honorable député et son chef désapprouvent la conduite du conseil du Yukon, que je n'ai pas mission de défendre, ils rendraient un plus grand service à cet infortuné pays en se cotisant pour télégraphier au conseil du Yukon leur insigne désapprobation qui serait accueillie, je n'en doute pas, avec tous les égards qu'elle mérite.

M. FOSTER : Si la présente version que donne l'honorable ministre au nom du Gouvernement est exacte, pourquoi donc, lorsque je lui ai demandé le 11 juillet, 1905: "Le gouvernement fédéral exerce-t-il un contrôle sur cette dépense ?" a-t-il répondu: "Les comptes sont vérifiés par l'auditeur général." Pourquoi à la question : "Quelle garantie avez-vous que les fonds sont dépensés pour cette fin?" a-t-il répondu : "Le commissaire est un fonctionnaire de notre gouvernement qui est responsable envers nous, et il est président du conseil du Yukon". Quel changement s'est opéré depuis le 11 juillet 1905? A-t-on modifié la loi? Non. A-t-on altéré les doctrines constitutionnelles ? Non. Il n'y a pas eu de de changement. Si le ministre a dit la vérité, s'il a énoncé la véritable doctrine, le 11 juillet 1905, cette doctrine est encore vraie aujourd'hui. Quelle alternative choisira le ministre ? Les mots ont un sens, et ce sens est parfaitement clair. Le ministre ne pouvait faire une déclaration plus formelle que celle-ci, dont je viens de faire lecture. Le commissaire est un fonctionnaire de notre gouvernement et, en cette qualité, il est responsable envers nous.

Il énonçait la doctrine que les fonds étaient destinés à ce service. Ils sont employés sous la surveillance d'un fonctionnaire fédéral qui est le président du conseil qui en règle l'emploi, et celui-ci, étant un fonctionnaire de l'Etat, il est responsable. Si c'est un fonctionnaire du Gouvernement, c'est aussi un fonctionnaire du Parlement. Cependant, nous ne pouvons communiquer avec lui que par l'intermédiaire du ministre responsable, le ministre de l'Intérieur. Le gouvernement qui l'a nommé et qui l'appointe peut le congédier en tout temps, à son gré. Une partie des fonds est dépensée ou doit l'être d'une certaine manière. Nous rappelant la question et la réponse du 11 juillet 1905, nous disons au Gouvernement: Puisque c'est votre fonctionnaire et qu'il est responsable envers vous, c'est par votre intermédiaire que nous devons nous renseigner au sujet des dépenses, réelles ou prétendues, qui ont été faites sous sa surveillance en sa qualité de président du conseil. Le Parlement ne peut-il pas suivre les traces de cet argent et de son fonctionnaire en quelque lieu qu'il aille ? Certes, personne ne le niera. Pourtant, le très honorable chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier), qui connaît la constitution et les usages parlementaires, déclare, par l'organe du ministre de l'Intérieur, que, si nous désirons savoir quel usage le conseil du Yukon a fait de ces deniers, nous pouvons nous cotiser et envoyer chercher ce renseignement.

Le premier ministre se place-t-il réellement sur ce terrain? C'est ce que le ministre de l'Intérieur fait. Est-ce que le gouvernement fédéral, entre autres, prend cette attitude? Le ministre de l'Intérieur le déclare. Il parlait en son nom mais, lorsque je l'ai interpelé, il a répondu qu'il parlait aussi au nom du Gouvernement. Nous voulons savoir si c'est bien là l'attitude qu'on prend. Dans ce cas, je n'hésiterais pas à dire qu'elle est absolument injustifiable, inconstitutionnelle et illégale et que je doute fort que le premier ministre, s'il était présent ce soir, prendrait la même attitude. Je sais que je suis tenu d'accepter la parole du ministre de l'Intérieur.

M. M. S. McCARTHY : Quelle parole ?

M. FOSTER : Cette question est fort importante et très pertinente. Quelle parole accepter? Il nous dit ce soit que le conseil est parfaitement indépendant, qu'il exerce des pouvoirs législatifs, qu'il légifère et dépense à sa guise et que nous n'avons aucun contrôle sur lui. Il y a quelques mois, il nous disait le contraire.

Voici une simple question : dans l'exercice de nos droits de membres du Parlement—à titre de membres de l'opposition, puisque les députés de la droite ne tiennent pas à revendiquer leurs privilèges parlementaires—dans l'accomplissement de notre tâche qui consiste à surveiller et à contrôler la dépense publique, nous demandons si pareille chose a eu lieu ou si le conseil du Yukon a autorisé une telle dépense. Nous posons cette question à la seule personne que nous puissions interroger, au ministre de l'Intérieur, de qui relèvent ce fonctionnaire et l'administration. Et quelle réponse recevons-nous? On nous répond—cette réponse est une insulte—que si nous désirons nous renseigner, nous pouvons nous cotiser et télégraphier au Yukon.

Les députés n'ont, réellement, aucune autorité sur cet individu qui n'est pas le fonctionnaire du Parlement, mais celui du Gouvernement. Nous ne pouvons aller au département de l'Intérieur pour prendre à la gorge un des fonctionnaires afin de le forcer à nous fournir tel ou tel renseignement. Cet homme est l'employé du Parlement, du public, mais il faut tenir compte des rouages de l'administration. Celui qui peut exiger des renseignements de ce fonctionnaire est bien le chef du département dont relève cet employé, le ministre qui, lui, est responsable au Parlement. Si donc nous ne pouvons nous adresser aux fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, il nous devient encore plus impossible d'exiger des employés ministériels du Yukon qu'ils nous télégraphient les renseignements dont nous pouvons avoir besoin. Personne ici ne voudrait soutenir une thèse aussi absurde que celle avancée par l'honorable ministre. Je le répète : cette théorie est absurde et le ministre de l'Intérieur a su la changer en une insulte envers la Chambre par la façon dont il l'a présentée.

M. OLIVER : Je puis répondre à l'honorable député ; c'est un avantage que je n'avais pas l'autre jour, quand mon honorable ami avait libre champ pour avancer tout ce qu'il voulait, sans s'exposer à une réplique de ma part. Qu'on me permette de dire que l'honorable député a, ce soir, rapporté d'une façon tout à fait inexacte les paroles dont je me suis servi. Il a agi ainsi de propos délibéré, car il récidivait. . .

M. FOSTER : En quoi ai-je inexactement rapporté les paroles de l'honorable ministre ?,

M. OL.. .. : Je n'ai pas dit que l'honorable député et d'autres personnes devraient se cotiser pour demander par télégraphe les renseignements dont il est question. Voici ce que j'ai suggéré—et je crois que cet avis est encore bon— : si les membres de la gauche veulent communiquer à qui de droit leur désapprobation distinguée de l'attitude prise par le conseil du Yukon, qu'ils se servent pour cela du télégraphe, afin d'épargner à la Chambre et au pays une perte de temps inutile. J'ai ajouté que leurs représentations recevraient sans doute toute la considération qu'elles méritent.

Si je ne me trompe, la façon dont ils expriment leurs vues diffère complètement de celle dont on présente une demande de renseignements. A propos d'informations, je puis dire qu'il n'y a personne ici qui désire plus vivement que moi fournir tous les renseignements possibles à la Chambre. Quand l'honorable député (M. Foster) aura démontré que le renseignement qu'il demande intéresse le Parlement, et qu'il n'agit pas animé d'une morbide curiosité, ou pour saisir l'occasion de tomber dans la trivialité, nous lui fournirons aussitôt les informations qu'il désire obtenir. Jusqu'à présent, il n'a pas essayé d'établir ce point.

Mon honorable ami laisse entendre que je ne tiens pas, cette année, le langage dont je me servais l'an dernier. Il n'y a de pire sourd que celui qui ne veut pas entendre.

M. FOSTER : C'est bien le cas de l'honorable ministre.

M. OLIVER : Oh ! j'entends très bien où veut en venir l'honorable député (M. Foster). J'ai dit, l'an dernier, que le Gouvernement avait le droit de surveiller les dépenses des deniers publics et d'en demander compte à ces fonctionnaires. Voilà ce que je répète aujourd'hui. Mais si le Parlement vote un crédit qu'on doit dépenser au Yukon, pour certaines fins, avec l'entente que cette dépense se fera sous la direction du conseil du Yukon, ce dernier est responsable au Gouvernement. Mais si nous votons un crédit avec l'entente expresse qu'il sera dépensé par le conseil du Yukon sans aucune intervention de notre part, j'estime qu'il est contraire à l'esprit de la constitution et, certainement, contraire aux principes libéraux, de demander à ce conseil compte de l'emploi qu'il a fait des deniers que nous lui avons remis entre les mains comme lui appartenant en propre. Il y a plus, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer : le conseil du Yukon a prélevé de son chef un certain montant et, assurément, mon honorable ami reconnaîtra que ce conseil a le privilège de dépenser, comme il lui plaît, les deniers qu'il prélève sur la population du Yukon, en vertu de l'autorité que ce Parlement lui a accordée. En refusant ce droit à la population et au conseil du Yukon, on ne permettrait pas au Gouvernement d'accorder, ce qu'il a fait, cette faveur à cette même population.

M. FOSTER : Discutons-donc encore un peu cette question. Mon honorable ami (M. Oliver) a tenté d'établir une distinction et de sortir d'une impasse où il se trouvait acculé.

M. OLIVER : Monsieur le président, je demande votre protection.

M. FOSTER : Je ne suis pas pour vous battre.

M. OLIVER : Je n'ai pas besoin de citer du Shakespeare à l'honorable député. Il comprend très bien que, lorsqu'il cherche à représenter sous un faux jour ce que j'ai dit à la Chambre, j'ai le droit de demander, et je demande la protection de M. le président.

M. FOSTER : Je réclame cette même protection, moi aussi. L'honorable ministre, en s'apercevant qu'il s'était mis dans une fausse position, a voulu se retirer de ce mauvais pas. . .

M. OLIVER : Monsieur le président, je n'ai pas cherché à me tirer d'un mauvais pas, mais je refuse d'être faussement représenté dans une position embarrassante.

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. FOSTER : J'accepte la déclaration de l'honorable ministre quand il dit qu'il n'a pas essayé de se tirer d'un mauvais pas. C'est pourtant le contraire que j'ai compris et, malgré tout le respect que j'ai pour les connaissances que possèdent les membres de la droite sur les principes de droit constitutionel et sur les règles qu'il faut observer dans la discussion, j'ai bien le droit de me former une idée de la position où se trouve l'honorable ministre dans cette circonstance. Or, je le répète, je comprends que lorsqu'il a constaté qu'il s'était fourvoyé, il a essayé de se tirer de ce faux pas aussi lestement, et aussi rapidement que possible, en disant qu'il ne nous avait pas conseillé de nous cotiser pour demander les renseignements dont nous avons besoin, mais qu'au contraire il nous avait dit de télégraphier au conseil du Yukon notre désapprobation distinguée de l'attitude prise par ce dernier dans la circonstance qui nous occupe.

J'ai déjà dit que je n'avais pas le droit de pénétrer dans l'administration interne du ministère de l'Intérieur, et de forcer un des fonctionnaires qu'on y trouve d'exécuter ce que j'exigerais de lui ; mais l'honorable ministre croirait peut-être que j'aurais le droit d'adresser des remontrances violentes au sous-ministre ou à quelque autre fonctionnaire, en le tenant sur le gril pour ne pas faire ce que je voudrais lui voir exécuter. Mon honorable ami peut établir une distinction entre les deux cas, mais, quant à moi, il n'en saurait exister, car si l'on m'accorde la permission d'agir dans un cas, on ne saurait me la refuser dans l'autre. L'honorable ministre croit que je veux prolonger cette discussion et retarder délibérément l'adoption du budget de son département. On a déjà vu, dans cette Chambre, et le fait s'est reproduit au cours de cette session, un ministre essayer de faire remettre à plus tard le vote des crédits de son propre ministère, et cela sans bénifice pour ces derniers ni pour la Chambre qui se trouvait à perdre un temps précieux.

M. PATERSON : Ne me regardez donc pas ainsi.

M. FOSTER : Non. Par pure générosité, je conseillerais au ministre de l'Intérieur de prendre bien garde de ne pas tomber dans l'erreur commise par son collègue, en retardant délibérément l'adoption des crédits de son propre ministère. Nous ne nous opposons pas au vote de ces crédits à seule fin de créer des embarras au ministre intéressé; nous voulons simplement obtenir de ce dernier les renseignements voulus, s'il les possède, ou la promesse qu'il nous les fournira plus tard.

Nous usons d'un droit que nous garantit la constitution; si le ministre préfère retarder l'adoption des crédits de son département, en refusant de se rendre à notre demande, c'est lui, et non pas les membres de la gauche, qui devra porter la responsabilité de cet état de choses.

M. OLIVER : Cette question a déjà été discutée. J'ai eu l'occasion de dire à l'honorable député, et je lui répète que s'il veut me démontrer qu'en posant cette question il use d'un droit que son titre de membre du Parlement lui accorde, nous lui fournirons immédiatement les renseignements demandés ; mais il se tromperait, s'il croit que nous allons satisfaire sa vaine curiosité. Croit-il pouvoir engager la Chambre et le pays à approuver sa conduite quand il retarde délibérément, sur un simple caprice et au moment qu'il lui plaît, l'expédition de la besogne de la Chambre, ainsi qu'il l'a fait dans le but de satisfaire son penchant pour la plaisanterie vulgaire et les fantaisies d'une d'une vaine curiosité.

M. FOSTER: Je crains d'être obligé de demander la protection du président. Monsieur le président, voulez-vous tenir compte une fois pour toutes de ce qui se dit ici ? Le ministre de l'Intérieur pourra-t-il injurier ainsi un membre indépendant de la gauche, en comptant sur votre protection? Je sais que vous pourrez faire cela, car je connais votre bonté de cœur; et je ne veux pas que le ministre de l'Intérieur, ni qu'un autre membre du cabinet m'accuse de faire acte de vaine curiosité. Qui sera le juge de l'attitude que je prends ici en ma qualité de représentant du peuple, et du renseignement que je crois avoir le droit de demander? Parmi tous les membres de la droite s'en trouvera-t-il un, qu'il soit ministre ou simple député, pour prendre sur lui de m'accuser ou d'accuser un membre de la gauche de vaine curiosité simplement parce que cela lui plaît de répondre ainsi quand, dans l'accomplissement de notre devoir, nous de-

mandons des renseignements que nous avons le droit d'obtenir ?

Le ministre de l'Intérieur m'invite à lui prouver le droit en vertu duquel je lui pose ces questions. Je refuse de me rendre à cette exigence; je m'appuie ici sur les privilèges que je possède en ma qualité de représentant d'une division électorale aussi impotrante que celle dont le ministre est député, division que je représente avec autant d'intelligence, avec autant d'expérience de la vie parlementaire que peut en avoir le ministre de l'Intérieur.

Je refuse péremptoirement de permettre qu'il me prête ses propres motifs, qu'ils soient bons ou mauvais, lorsqu'il s'agit d'examiner mes actions ou mes discours. Je n'entreprendrai pas de lui prouver le droit que je pourrais invoquer, pour une autre raison, c'est que je comprends que le jury auquel je soumettrais ma cause n'est pas celui que je voudrais avoir. Je demanderais à en appeler à des hommes qui seraient mes égaux en intelligence et qui connaîtraient aussi bien que moi la procédure constitutionnelle. Je suis certain que si l'honorable ministre continue à suivre l'attitude qu'il a prise dernièrement, il pourra difficilement se dire l'égal des autres membres de cette Chambre en ce qui regarde la connaissance des principes et de la pratique de la constitution. Je demande donc de nouveau que le ministre nous fournisse ce renseignement, puisque c'est lui qui est le chef responsable du fonctionnaire et chargé de la dépense partielle de ce crédit que le Parlement a voté pour des fins générales et non spéciales. De quel droit le ministre vient-il nous dire que ces $5,000 ou $10,000 qu'on dépensera dans cette entreprise de pluie artificielle, doivent être compris dans le montant que produisent les taxes perçues au Yukon? Celles-ci constituent une partie des revenus et nous devons compléter la différence. Tout cela, cependant, tombe dans le même trésor, et ces $10,000 se trouvent compris dans le crédit que nous votons, tout autant que dans les revenus que nous percevons dans le Yukon.

Le très honorable premier ministre est maintenant à son siège. Je voudrais lui poser une couple de questions, dans le but de trouver le moyen de sortir de ce dilemme. En ma qualité de membre de ce Parlement, ayant un devoir à remplir, j'ai soutenu que nous avons le droit d'obtenir des explications sur cette dépense que le conseil du Yukon veut faire dans cette entreprise de fabrication de pluie. Je crois avoir ce droit, vu l'attitude prise le 11 juillet 1905 par le ministre de l'Intérieur, quand il a voulu faire adopter ce crédit par le Parlement. Il s'agissait d'un crédit général de $134,000. J'ai moi-même demandé à l'honorable ministre :

Le gouvernement fédéral exerce-t-il un contrôle sur cete dépense.

Le ministre a répondu comme suit :

Les comptes sont vérifiés par l'auditeur général.

L'auditeur général ne vérifie pas les comptes des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Colombie-Anglaise. Il doit donc y avoir une différence réelle et essentielle entre le Yukon et les provinces qui jouissent d'un gouvernement autonome. M. Bergeron a demandé ensuite :

Quelle guarantie avez-vous que les fonds sont dépensés pour cette fin?

Et le ministre de répondre :

Le commissaire est un fonctionnaire de ce gouvernement ; il est responsable envers nous, et il est président du conseil du Yukon.

Voilà la réponse du ministre, de votre ministre actuel de l'Intérieur. La question est donc bien claire et bien posée. Je ne crois pas qu'on puisse trouver une autre conclusion que celle-ci : Nous votons le crédit nécessaire, et nous nommons le fonctionnaire chargé de faire l'emploi de cette somme ; nous avons donc le droit de connaître comment est dépensé ce crédit et de demander des renseignements sur ce point. Or, le ministre étant un fonctionnaire du Parlement, c'est lui qui doit fournir ces détails à la Chambre et aux députés. Ce soir et dans d'autres circonstances précédentes, l'honorable ministre s'est placé à un point de vue tout à fait différent, en affirmant que nous n'avons aucunement le droit de surveiller les dépenses faites par le conseil du Yukon; que ce conseil est un corps législatif qui n'est pas responsable de ses actes au parlement du Canada. Il nous a gracieusement invités. si nous n'approuvions pas ces dépenses, de souscrire une certaine somme, de nous unir ensemble pour télégraphier au conseil du Yukon notre désapprobation distinguée de la ligne de conduite qu'il suit. Je lui ai demandé s'il exprimait son opinion personnelle ou celle du Gouvernement en parlant ainsi, et il m'a répondu qu'il se faisait certainement l'écho du sentiment de tous ses collègues. J'ai alors énoncé carrément le principe qu'en notre qualité de membres du Parlement, nous autorisons toutes les dépenses en votant les crédits nécessaires, et que nous avons le droit de savoir comment les fonctionnaires nommés par nous, par l'entremise du conseil des ministres, qui représente le Parlement comme pouvoir exécutif, dépensent ces crédits. J'ai simplement demandé à votre ministre de l'Intérieur, s'il possédait ce renseignement, de nous dire si l'on avait adopté, et dans quel but, le décret en question ; j'ai ajouté que s'il ne connaissait pas ces détails, je le priais de vouloir bien s'adresser à son fonctionnaire, le président du conseil du Yukon, pour obtenir ces renseignements. Il a hautement refusé d'accéder à ma demande, en disant qu'il professait les doctrines libérales, et qu'il exprimait les vues du premier ministre et celles du Gouvernement sous ce rapport. Voilà où en est rendu la question.

M. OLIVER : Je voudrais corriger une erreur commise par mon honorable ami dans une de ses remarques. En parlant de l'autorité du conseil du Yukon et de celle du Gouvernement au sujet de ces dépenses, je n'ai pas dit que le conseil pouvait disposer à sa guise de tout l'argent qu'on mettait à sa disposition.

M. FOSTER : Qui a dit cela ?

M. OLIVER : J'ai dit que les crédits ouverts au Gouvernement pour des fins déterminées devaient être consacrées à ces fins par le conseil du Yukon ; que le gouverneur ou le commissaire était responsable envers nous et qu'il devait voir à ce que ces deniers fussent dépensés de la façon indiquée. J'ai ajouté que c'était pour atteindre ce but qu'on faisait la vérification des comptes du conseil. J'ai dit en outre que lorsqu'il s'agissait d'un certain montant voté pour acquitter les dépenses générales que pourrait faire le conseil du Yukon, je croyais que nous ne pouvions demander compte de la manière dont cet argent était dépensé au gouverneur du district du Yukon.

M. FOSTER : Quel principe énonciez-vous le 11 juillet 1905 ?

M. OLIVER : Celui que je prône encore aujourd'hui. De plus, je n'ai pas dernièrement refusé—et je ne refuse pas encore—de fournir les renseignements demandés. J'ai dit que si l'honorable député pouvait démontrer qu'il avait le droit d'obtenir ces renseignements, je les lui procurerais le plus tôt possible, et c'est là ce que personne ne serait plus heureux que moi de faire.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) en appelle à ma décision. Me prend-il pour arbitre ou non. Je ne sais. Je dois exprimer la surprise que j'ai éprouvée en entendant l'honorable député énoncer une doctrine que je ne saurais accepter et qu'il rejettera lui-même quand il l'aura analysée à fond. Le territoire du Yukon est administré par un conseil et, si mes souvenirs me servent bien, les membres de ce conseil sont nommés partie par le gouvernement fédéral et partie par la population de cette région. Il s'agit donc d'un corps indépendant. Mon honorable ami peut-il espérer que les membres de ce conseil dépenseront au gré du Gouvernement les crédits que ce dernier met à leur disposition, et qu'ils soient responsables au gouvernement fédéral ? Nous sommes peut-être responsable de la conduite des membres de ce conseil que nous choisissons nous-mêmes, mais peut-on nous imposer la même responsabilité quand il s'agit des membres élus par la population du Yukon ?

M. FOSTER : Mais que des membres nommés par le Gouvernement ou des membres élus par le peuple composent la majorité ?

Sir WILFRID LAURIER : Là n'est pas la question. Ce conseil est-il oui ou non un corps indépendant ? Relève-t-il du gouvernement fédéral ou du Parlement du Canada ? Mon honorable ami assimile les dépenses faites par le conseil du Yukon à celles que font les fonctionnaires que nous avons sous nos ordres, comme si nous pouvions dire au conseil du Yukon : Vous ferez ceci et vous ne ferez pas cela. J'en appelle à la raison des membres des deux côtés de la Chambre. Si ceux qui composent le conseil du Yukon ont le devoir de dépenser l'argent que nous mettons à leur disposition, s'ils gaspillent ces crédits ou les emploient d'une façon qui ne nous semble pas convenable, s'ils se montrent malhonnêtes ou négligents, nous devons alors vérifier l'emploi de ces deniers, mais il ne nous appartient pas de dire s'ils ont agi sagement ou imprudemment.

A quoi se résume après tout le cas qui nous occupe ? J'ai compris, d'après ce que nous a lu mon honorable ami, que le conseil du Yukon s'est engagé à payer $5,000 à un certain faiseur de pluie, et qu'un certain nombre de citoyens ont consenti à souscrire un égal montant aux mêmes fins. Eh bien, je le demande à l'honorable député de Toronto-nord, s'il s'est trouvé au Yukon cinq hommes ayant dans le pouvoir de ce faiseur de pluie une confiance telle qu'elle les engage à dépenser chacun la somme de $1,000 pour essayer le système de ce faiseur de pluie, devons-nous nous montrer si sévère à l'endroit du conseil du Yukon, parce qu'il a montré la même confiance en cet homme ? Mon honorable ami croit-il que nous devrions blâmer ceux qui ont consacré $5,000 du montant que nous leur avions voté, à compléter la somme fournie par les citoyens pour tenter l'expérience en question ? Ces gens-là ont pu se tromper grandement. Mon honorable ami dit qu'ils ont agi bien à la légère. C'est aussi mon avis, et je ne crois pas qu'ils en aient pour leur argent; quoi qu'il en soit, le tout se bornerait à une grosse bévue. Il n'y a pas eu de tripotage. L'honorable député et tous les membres de la Chambre savent aussi bien que moi que des expériences de ce genre ont été tentées en Californie et dans d'autres états de l'Ouest, et qu'elles n'ont pas réussi. Toujours est-il que ces habitants du Yukon ont voulu faire un nouvel essai, et le conseil a décidé de souscrire $5,000 à cette fin, si cinq des principaux citoyens s'engageaient à verser une somme égale. Mon honorable ami, malgré ces circonstances, croit qu'on devrait blâmer ces gens-là. Je ne partage pas cette opinion. Je dis sans hésitation aucune que je ne voudrais pas qu'on les condamnât. Je répète qu'ils ont peut-être commis une grosse bévue, qu'à mon sens, ils ne retireront aucun bénéfice de leur argent, mais les blâmer pour cela, non. Voilà ma manière d'envisager cette question.

M. FOSTER : Mon très honorable ami, s'il eût vécu dans les temps écoulés, n'aurait jamais été un réformateur rigide—un

John Hampden ou un homme de cette trempe, par exemple. Il n'envisage pas les principes en tant que principes ; pour lui, tout se résume à savoir s'il s'agit d'une affaire importante ou non. Je me demande ce que serait devenu le monde, si tous les hommes éminents avaient agi d'après ce principe. Personne n'a demandé qu'on blâmât le conseil du Yukon, qu'on le condamnât. Ce n'est pas la question que nous avions discutée ici. Il s'agit simplement du droit que nous prétendons avoir d'obtenir des renseignements.

C'est là la base de cette discussion, la question importante que nous agitons. La gauche a aussi fait connaître l'attitude qu'elle entend suivre sur ce principe. Nous n'avons demandé rien de plus. Au cours du débat sur le droit que nous invoquons, nous avons été brûtalement interrompus par le ministre de l'Intérieur et entraînés à discuter d'autres détails, à présenter les arguments qui se présentaient à notre esprit, mais on n'a soufflé mot de ce blâme auquel le très honorable premier ministre vient de faire allusion. Ce débat du commencement à la fin a roulé sur le droit que nous avons d'obtenir des renseignements et sur l'obligation de nous les fournir. Que nous ayons ce droit, mon honorable ami l'a démontré jusqu'à l'évidence par deux observations qu'il a faites. Il s'est demandé: Que pouvons-nous faire ? Quelques-uns des membres du conseil du Yukon sont élus par la population, mais c'est le gouvernement fédéral qui nomme le plus grand nombre de ces conseillers. Puis il ajouta: Il y a une chose que nous ne pouvons faire. Nous ne pouvons leur indiquer la façon de dépenser leur argent, ou autre chose pareille, car nous échouerions dans nos efforts pour convaincre un gouvernement hostile, mais il est une chose que nous pouvons faire. Quoi donc ? Si, dit le premier ministre, on croit que les membres du conseil actuel ont mal employé les fonds que nous leur avons confiés, qu'on les destitue pour les remplacer par d'autres qui feront un meilleur usage de ces deniers. Pour Dieu, comment pourrions-nous savoir s'ils ont fait servir ces fonds à un bon ou à un mauvais usage ? Quelque chose d'occulte dans sa nature fera-t-il connaître au très honorable premier ministre, dans l'intime de sa conscience, que les membres de ce conseil ont fait un mauvais emploi de ces fonds publics? Non, les choses ne se passent pas ainsi. La seule façon dont nous pouvons nous procurer ces détails, c'est d'aller aux renseignements et de faire une enquête. C'est ce que nous faisons ce soir. Si notre enquête démontre que le conseil du Yukon a dépensé à tort une certaine partie des deniers qu'on lui avait confiés, le Gouvernement d'abord et le Parlement ensuite devront examiner si l'on doit punir les coupables; mais il est absolument nécessaire de faire une enquête avant de juger cette conduite et d'infliger des punitions aux coupables en les destituant, seul mode de châtiment efficace, d'après mon très honorable ami. Celui-ci ne voit-il pas qu'en déclarant que si les membres du conseil du Yukon gaspillent les deniers publics ou en font un mauvais emploi, on peut les punir en les destituant et en mettant fin pour l'avenir à ces gaspillages, il a donné raison aux membres de la gauche qui demandent des renseignements et qu'il a renversé complètement le château de cartes élevé par l'honorable ministre de l'Intérieur.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a dit qu'évidemment je ne suis pas de la trempe rigide de John Hampden ou de Pym. Je dois avouer que cela est vrai. Je suis venu au monde dans un temps de dégénérescence et avec tant d'exemples de petitesse de caractère sous les yeux, que je ne puis m'élever à la hauteur de ces grands hommes dont a parlé mon honorable ami ; mais qu'il me permette de lui dire qu'il y a une grande différence entre John Hampden et le faiseur de pluie du Yukon. Je partage l'opinion de mon honorable ami. Il a changé quelque peu le ton qu'il avait pris en commençant la discussion. Il voulait savoir quels étaient nos pouvoirs sur le conseil du Yukon. Je lui ai fourni ces détails. Nous avons le pouvoir de surveillance et c'est là le seul que nous pouvons exercer sur les membres de ce conseil. Il ne nous est pas loisible de mettre des entraves à leurs actions, mais si nous constatons qu'ils n'agissent pas de façon à remplir ce que nous attendions d'eux, qu'ils sont coupables de négligence, de détournement ou qu'ils sont incapables, nous pouvons les destituer. Mon honorable ami dit : Fort bien, vous reconnaissez que vous devez fournir des renseignements. Nous ne nions pas cela et l'honorable ministre de l'Intérieur n'a pas nié qu'il fût de son devoir de fournir à mon honorable ami les renseignements qu'il nous avait donnés à nous-mêmes. Tous les ans, nous recevons une copie de toutes les ordonnances adoptées par le conseil du Yukon. Le ministre de l'Intérieur doit lire ces ordonnances et s'assurer si oui ou non le conseil a fait un bon usage des fonds publics. L'auditeur général n'est pas simplement obligé de vérifier ces dépenses et de s'assurer si celles-ci ont été faites suivant les conditions imposées lorsque les crédits sont votés ; j'irai plus loin et je dirai qu'il est du devoir du ministre de l'Intérieur de s'assurer que ceux qu'il a nommés, qui jouissent de notre confiance, en soient dignes. . .

M. FOSTER : Très bien !

Sir WILFRID LAURIER : Nous recevrons ces ordonnances en temps utile, et nous devrons nous assurer si l'on a réellement dépensé de l'argent pour fabriquer de la pluie. Mais mon honorable ami se montre impatient d'obtenir ce renseignement. Il n'a pu nous dire si le conseil du Yukon a adopté une ordonnance dans le sens que je viens d'indiquer. S'il veut nous dire qu'une telle ordonnance existe et qu'on a

voté un crédit destiné à ce faiseur de pluie, nous télégraphierons immédiatement pour obtenir les renseignements nécessaires. Il peut arriver que le conseil du Yukon n'ait pas adopté une pareille ordonnance.

M. FOSTER : Je répondrai à mon très honorable ami, s'il veut me le permettre. Sa mémoire lui rappellera ce qui s'est passé, n'y a pas très longtemps. Oh ! sa mémoire peut lui rappeler des centaines et des centaines de cas où un membre de cette Chambre, qu'il appartînt à la gauche ou à la droite, s'est levé pour lire un article d'un journal où il était question, par exemple, d'un Canadien qui aurait été détenu illégalement quelque part dans l'Uruguay, au Paraguay ou ailleurs. Les citoyens canadiens jouissent de certains droits. Le premier ministre et l'honorable ministre de la Justice devraient immédiatement se lever pour dire : Oui, mais ce n'est là qu'un extrait du rapport d'un journal ; le fait raconté est peut-être faux ; j'espère qu'il en est ainsi, mais vous avez attiré l'attention sur cet incident en le signalant à la Chambre, et nous allons nous informer des faits. Les autorités anglaises ou le consul britannique vont immédiatement s'occuper de cette question. Pourquoi tant d'empressement à secourir celui qui est ainsi détenu prisonnier à l'étranger et pourquoi, par contre, ne faire aucune démarche et s'obstiner à demeurer inactif dans un cas comme celui qui fait l'objet de cette discussion ? Un membre du Parlement doit-il se lever ici pour déclarer que la nouvelle est vraie, avant que le Gouvernement prenne quelques mesures pour s'assurer si le fait est vrai ou non ? Toutes les semaines, chacun des membres du Gouvernement promet de se procurer des renseignements de ce genre. Pourquoi montrer tant de répugnance à suivre cette ligne de conduite dans le cas qui nous occupe ? Je sais que mon très honorable ami veut traiter aussi délicatement que possible son ministre de l'Intérieur. Quant à moi, je consens volontiers à ce qu'on fasse à ce dernier un lit aussi douillet que possible, afin d'amortir sa chute. Mais que le ministre nous reconnaisse le droit d'obtenir des renseignements. Le premier ministre a reconnu, en réalité, ce droit, mais il veut renvoyer cette question après la session. Nous ne serons peut-être pas ici alors. Aujourd'hui, c'est le temps de s'occuper de ce sujet. Le Gouvernement peut facilement se procurer ces renseignements par le télégraphe; pourquoi le ministre de l'Intérieur n'emploie-t-il pas ce moyen ? J'affirme qu'on a répété que cet arrêté du commissaire a été pris au mois d'août, l'an dernier. Quand recevrons-nous le texte de ces arrêtés ?

Sir WILFRID LAURIER : A la fin de l'année, je suppose; je ne sais pas quand se termine l'exercice financier pour le Yukon.

M. FOSTER : Ils sont perdus peut-être dans les casiers du bureau de l'honorable ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami annonçait dans un journal qu'un Canadien quelconque est en péril, avec des titres semblables à ceux dont un journal annonce que le conseil du Yukon a conclu des arrangements pour faire tomber de la pluie, je conseillerais à l'honorable ministre de l'Intérieur de faire tout en son possible pour satisfaire la grande curiosité de mon honorable ami.

M. FOSTER : Je vais faire violence à ma conscience, à condition que vous apportiez ce renseignement.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. FOSTER : Continuons l'examen de votre budget.

M. OLIVER : L'honorable député (M. Foster) aurait-il l'obligeance de m'expliquer en quelques mots quels sont les renseignements qu'il veut obtenir.

M. FOSTER : Mon honorable ami sait bien ce que je désire apprendre.

M. INGRAM : Les membres de l'opposition sont parfaitement dans leur droit en appelant l'attention du Parlement sur les rapports des journaux où il est question de sujets intéressant le public, et de demander des explications au Gouvernement. L'autre jour, un journal publiait une information sur ce projet de fabrication de la pluie. On appela l'attention du ministre de l'Intérieur sur ce sujet et voici la réponse de ce dernier:

> Je suggérerais aux membres de l'opposition d'encourir les frais de l'envoi d'un télégramme aux autorités du Yukon, afin de s'assurer de l'exactitude des faits mentionnés dans ce rapport.

Est-ce là la façon dont le Gouvernement devrait répondre à des questions très importantes pour le public ? Assurément non. Ce soir, l'honorable ministre de l'Intérieur a accusé l'opposition de manquer de sincérité ; c'est plutôt lui qui n'est pas sincère. Le commissaire du Yukon a passé quelque temps à Ottawa. Je suis certain que le ministre l'a souvent rencontré, qu'il lui a même parlé tous les jours depuis que cette question a été soumise pour la première fois à la Chambre, et si l'honorable ministre avait voulu agir en homme pratique, il aurait obtenu depuis longtemps les renseignements que nous lui demandons.

L'an dernier, on a demandé à la Chambre de voter un crédit de $100,000 pour le Yukon; l'année précédente, ce crédit avait été de $134,000 ; cela prouve que cet item doit être étudié à part et que nous usons de notre droit en cherchant à savoir si cet argent est dépensé utilement ; s'il y a du gaspillage, les fonctionnaires qui en sont les auteurs devraient être destitués. Nous sommes très sérieux sous ce rapport. Quand on lui demande des renseignements, le ministre de l'Intérieur répond généralement par ce vieux cliché trop connu que les membres de l'op-

position ne sont pas sincères. Il ferait mieux d'abandonner ce cliché. Nous sommes sinon plus, du moins aussi sincères qu'il peut l'être.

M. PATERSON : Je suppose que cet incident est clos, mais tout en appréciant les connaissances de mon honorable ami (M. Foster) en droit constitutionel, j'aimerais savoir s'il prétend que le Parlement a le droit de vérifier toutes les dépenses faites par le conseil du Yukon, ainsi qu'il le fait lorsqu'il épluche les moindres frais de déplacement d'un fonctionnaire public. L'honorable député connaît la constitution de ce conseil. Il sait que ce district a un représentant ici, et si c'est là la théorie que l'opposition entend faire triompher quant au pouvoir du conseil du Yukon, l'honorable député qui représente ce district (M. Thompson) fera probablement observer que le conseil du Yukon aura quelque chose à dire à ce propos. Mon honorable ami (M. Foster)—je suis très sérieux—veut-il me dire s'il entend déclarer que le Parlement a le droit de vérifier et d'étudier la moindre dépense faite par le conseil du Yukon ?

M. INGRAM : L'honorable ministre a commencé par dire que l'incident était clos, mais il a cru bon de le reprendre.

M. PATERSON : Je parlais du principe général.

M. INGRAM : Le ministre de l'Intérieur a déclaré, l'an dernier, que l'auditeur général du Canada doit vérifier les dépenses du Yukon ; le Parlement a non seulement le droit, mais encore l'obligation de voir à ce que chacune de ces dépenses soit convenablement faite. Cela est un fait admis. Je demande alors au ministre des Douanes : Supposons que nous constations que les montants que nous votons pour le Yukon sont dépensés d'une façon inappropriée, devons-nous continuer à voter ces crédits considérables et à permettre que le conseil du Yukon dépense cet argent de la façon dont je viens de parler, sans que personne ici n'élève la voix pour protester ? Allons-nous garder le silence à ce sujet ? Je dis que nous n'outrepassons pas nos droits en protestant contre les dépenses qu'on veut faire pour payer ce faiseur de pluie.

M. HENDERSON : J'avoue que je ne comprenls pas encore très bien comment se fait la vérification des dépenses effectuées par le conseil du Yukon. J'en suis encore à me demander si ce travail est exécuté par l'auditeur général du Canada. Je crois, cependant, que dans le passé on a suivi cette pratique dont les résultats peuvent nous causer des inquiétudes raisonnables dans un cas de ce genre. L'honorable ministre peut nous dire que le Parlement n'accorde pas au conseil du Yukon le droit de dépenser ces deniers dans cette entreprise de la fabrication de la pluie. Cela peut être vrai, mais comment savons-nous que l'année prochaine le ministre ne demandera pas un crédit pour remettre au conseil du Yukon l'argent que ce dernier aura gaspillé dans cette entreprise? Prenons le cas de l'Eldorado, auquel a fait allusion le représentant de Toronto-nord. Ce crédit se lit comme suit: " Montant destiné à remettre au conseil local du Yukon l'argent qu'il a dépensé à l'Eldorado, $50,000 ". Je dis que le conseil du Yukon a exécuté ces travaux sans avoir obtenu d'autorisation législative, bien que le ministre ait pu lui accorder une quasi-permission. Le conseil a envoyé son compte à l'honorable ministre qui a inscrit dans son budget un crédit de $50,000. Quelle raison avons-nous de supposer que des faits semblables ne se répéteront pas l'an prochain, et qu'avant longtemps nous ne trouverons pas dans le budget un crédit de $10,000 destiné à remettre entièrement l'argent dépensé par le Yukon dans cette entreprise de la fabrication de la pluie ?

Pour faire voir comment le conseil du Yukon dépense son argent sans en avoir obtenu l'autorisation du Parlement, je parlerai d'un crédit destiné à la construction de certaines routes. A la page 7284 des débats de 1903, en réponse à une question de M. Sproule lui demandant en vertu de quelle autorité on avait dépensé cet argent, l'honorable ministre a répondu ce qui suit :

Le conseil du Yukon n'était pas autorisé à dépenser le chiffre du crédit mis à sa disposition ; mais il a jugé utile de le faire, et il a dépensé cet argent. Nous ne doutons pas que le pays a reçu toute la valeur des dépenses engagées, que ces travaux étaient d'une grande utilité, et c'est pourquoi le Gouvernement estime qu'on doit approuver cette dépense et en effectuer le paiement.

Evidemment, le conseil du Yukon se permet de dépenser sans l'autorisation du Parlement des crédits considérables; à mon avis, c'est là un des cas où nous serons appelés à fournir le montant nécessaire pour remettre au conseil du Yukon la somme qu'il a ainsi dépensée.

Le député de Grey-sud (M. Miller) a semblé taxer d'inconvenant le langage dont s'est servi le député de Toronto-nord lorsque, faisant allusion à la dépense de $50,000 effectuée au Yukon, il y a quelques années, ostensiblement dans le but d'arrêter l'eau qui s'échappait d'un puits de mine, il s'est servi de l'expression : " boucher le trou " tout en attribuant la paternité de la phrase à l'ex-ministre de l'Intérieur lequel, au dire du député de Grey-sud, ne paraît pas être l'auteur de l'expression. J'ai sous les yeux les paroles de l'ex-ministre de l'Intérieur que j'emprunte au compte rendu des débats :

Ce crédit est d'abord destiné à boucher un trou, puis au creusement de fossés pour faciliter l'écoulement des eaux.

Plus loin, il ajoute :

On m'informe que c'est à Matheson qu'a été adjugée l'entreprise de boucher le puits de mine.

Le terme "boucher" est celui même que l'ex-ministre de l'Intérieur a employé et je ne sache point qu'il l'ait jamais répudié ; à coup sûr, ce n'est pas au député de Toronto-nord qu'en revient la paternité. Je n'ai rien à ajouter à cet égard, seulement, j'espère que le résultat de l'opération projetée au Yukon dans le but de produire la pluie artificielle ne sera pas aussi dispendieuse pour le pays que l'a été la tentative de fermer l'orifice de la source jaillissante Eldorado.

M. MILLER : J'ai simplement voulu rappeler le calembour commis par le député de Toronto-nord. Comme l'honorable député semblait honteux de son propre exploit, je suis bien aise que son collègue, le député d'Halton, soit venu le tirer d'embarras.

M. FOSTER : Chercher à expliquer un calembour, c'est en détruire tout l'effet.

M. INGRAM : Un moyen de simplifier le débat serait de déposer sur le bureau le texte des ordonnances rendues par le conseil du Yukon. A la page L-151 du rapport de l'auditeur général figurent certains comptes appurés par ce fonctionnaire ; et le dernier paragraphe d'une lettre en date du 12 janvier 1906, est ainsi conçu :

Je vous expédie par le même courrier un exemplaire du Recueil des Ordonnances du conseil du territoire du Yukon, ainsi qu'un exemplaire des ordonnances rendues depuis la date de la publication du Recueil des Ordonnances, documents qui vous seront sans doute utiles dans votre ministère.

Cette lettre, en date du mois de janvier 1906, porte la signature de M. Lithgow. En ayant accès à ces documents sur le bureau de la Chambre, les députés se rendraient mieux compte de la nature des dépenses. Si le ministre possède des exemplaires de ces ordonnances, voudrait-il bien les déposer sur le bureau ?

M. OLIVER : Ces exemplaires ne me sont pas tombés sous les yeux ; sans doute ils se trouvent dans les archives du ministère. Je me ferai un plaisir de les déposer sur le bureau.

Indiens du Yukon, pour l'œuvre de leur éducation, $3,750.

M. OLIVER : En 1904-1905, la dépense à cet égard s'est élevée à $3,695. Le ministère n'a pas établi de taux fixe par tête de la population scolaire pour les internats ou les externats dans ce territoire ; mais, l'année dernière, il a affecté tout le montant en question à une certaine œuvre éducationnelle qui se fait dans le district, surtout sous les auspices de l'Eglise anglicane. Ces écoles se trouvent à Forty-Mile, à Cariboo, à Selkirk et à Moose-Hide. Il y a 100 élèves inscrits au registre de présence. A Forty-Mile, l'école participe à la fois de l'internat et de l'externat. Il y a six élèves à cette école.

M. HENDERSON.

A Cariboo, l'école est sous la direction de l'évêque Bompas. A Selkirk, il y a 50 élèves inscrits, mais l'assiduité des élèves laisse à désirer, vu que les Indiens s'absentent pour la chasse et la pêche, pendant quatre mois de l'année. A Moose-Hide, il y a vingt enfants qui fréquentent l'école pendant dix mois de l'année. Les édifices scolaires, m'informe-t-on, sont spacieux et confortables. Ce sont les autorités religieuses qui fournissent ces édifices. En considération de l'excellente œuvre accomplie par l'évêque Bompas, c'est sur l'avis du commissaire Congdon qu'il a été accordé un octroi de $2,500, à même le crédit de l'année dernière. C'est le même principe général qui présidera à la dépense du crédit de l'exercice en cours et du prochain exercice ; c'est-à-dire qu'il n'est pas alloué de somme spécifique par tête de la population scolaire, mais une somme en bloc pour l'œuvre réellement accomplie.

Indiens, en général, J. A. Macrae, inspecteur des agences et des réserves indiennes, $1,350.

M. BENNETT : L'autre soir, j'ai formulé certaines observations au sujet de la vente d'une île connue sous le nom de Tombeau du Géant, dans la baie Georgienne. A cette époque on m'assurait que le bois, sauf celui compris dans la concession de la "Canada Furnace Company" avait été vendu à M. Charles Beck, de Penetaguishene, ou lui avait été offert, à un certain prix ; mais eu égard au fait qu'il était rançonné par certains intermédiaires qui s'interposaient entre lui et le Gouvernement, il avait renoncé à cet achat avantageux. La réponse apportée par le ministre à ma question en termes non équivoques, c'est qu'il ne s'était pas effectué de vente. Je me suis d'abord informé de la vente consentie à M. Peter Ryan et voici les paroles du ministre :

Il n'a pas été vendu de bois à M. Peter Ryan sur l'île et on m'informe qu'il n'est pas intervenu de négociations relatives à une vente à M. Ryan.

Cette citation est empruntée à l'édition non revisée du compte rendu des débats. Le ministre ajoute :

Il s'est échangé une correspondance à cet égard, mais il n'a pas été passé de marché.

Et plus loin :

Les négociations n'ont pas abouti. Il nous a été transmis des demandes en obtention du bois de haute futaie pour cette partie de l'île qui n'est pas comprise dans la concession de la "Canada Furnace Company", mais le ministère n'a pas fait de démarches pour concéder le bois, et cela parce que le bois est actuellement concédé à cette compagnie.

Le ministre ajoute :

Dès que la concession forestière de la "Canada Furnace Company" sera expirée, les essences et l'île elle-même seront mises en vente.

Il serait impossible de conclure de ces citations que le ministère a offert de vendre

la propriété. Le ministère a fait cette offre et lorsque le ministre a prononcé les paroles que voici :

Il ne s'est pas fait de vente de bois sur l'île à M. Peter Ryan et l'on m'informe qu'il ne s'est pas entamé de négociations relatives à une vente en sa faveur.

Le ministre fait ici une affirmation contraire à la vérité des faits, bien que, je l'avoue, il ait cherché à s'excuser en disant " on m'informe qu'il n'y a pas eu de négociations."

Les renseignements en question avaient été fournis au ministre, à cette époque, par le sous-chef, et on affirme catégoriquement qu'il n'est pas intervenu de négociations en vue d'une vente en faveur de M. Ryan. Le ministre ne saurait nier qu'il s'est entamé des négociations avec M. Ryan, le 21 octobre 1905. Le ministre, je l'avoue, ne saurait se souvenir de tous ces détails, mais je suis en lieu de croire que le sous-ministre était bien au courant des négociations relatives à la vente de ce bois. J'ai demandé le dépôt d'un rapport dressé par M. Chittey. Le voici et je tiens à en donner lecture. Il est daté du 21 octobre et adressé au sous-ministre. Citons :

Relativement à la lettre de M. Peter Ryan, ci-jointe, soumettant une offre de $6,375 pour l'île dite Tombeau du Géant dans la baie Georgienne, je dois déclarer qu'il existe ici une demande de M. C. Beck, de Penetanguishene, en obtention des essences de haute futaie croîssant sur cette île, cette demande portant la date du 31 mars 1899. Il existe aussi une demande subséquente pour l'achat de l'île, en date du 31 mars 1902.

Ce mémoire se trouvant dans les archives mêmes du ministère, le sous-chef informe le ministre qu'il n'a pas été entamé de négociations avec M. Ryan relativement à une vente de bois. J'affirme qu'on a fait à M. Ryan une offre de vente pour un chiffre supérieur à $9,000. Bien que le ministre affirme qu'il s'est échangé une correspondance mais qu'il n'a pas été passé de marché, j'affirme que M. Ryan a reçu cette offre et aurait pu devenir propriétaire de ce bois, en payant la somme en question. Le ministre persiste-t-il à dire qu'on n'a pas fait d'offre à M. Ryan?

M. OLIVER : On m'informe positivement, que M. Ryan n'a pas reçu d'offre et que par conséquent il n'a pas été en mesure de refuser l'achat de l'île à un prix quelconque.

M. BENNETT : Ainsi, le ministre a appris de son sous-chef que M. Ryan n'a jamais reçu d'offre. C'est donc une question de véracité entre le sous-ministre et M. Ryan et je dois déclarer au ministre que je préfère m'en rapporter à la parole de M. Ryan. M. Ryan s'est confié à la presse à cet égard, comme en fait foi le " Globe " du lundi, 2 avril. Voici ce qu'il dit :

Il y a environ un an, j'ai adressé une lettre au ministre de l'Intérieur de la part de M. Beck, afin de savoir le prix de l'achat de l'île, Dans la réponse à cette lettre, le prix est fixé à près de $9,000, sous la condition que la concession actuelle détenue par la " Canada Furnace Company ", soit dûment terminée.

Soit M. Beck, soit M. Ryan aurait pu acquérir l'île sans l'intervention des rançonneurs. Plus tard, j'écrivis à M. Ryan et voici la lettre qu'il m'adressa. Comme elle n'est point de nature confidentielle, j'en lirai une partie :

On a appelé mon attention sur vos observations au sujet de l'île du Tombeau du Géant. Le Gouvernement a demandé au-delà de $9,000 offre que Beck a déclinée comme trop élevée, après en avoir fait l'étude personnellement il y a quelques mois.

Le ministre affirme-t-il en présence de ces documents que cette offre catégorique n'a pas existé, et que si M. Ryan l'eût acceptée il ne serait pas possesseur de l'île aujourd'hui ? Tous ceux qui sont au courant de ces questions savaient que M. Ryan eût pu acheter cette propriété pour $9,200. Au cours de toutes ces négociations, c'est là la somme qu'on voulait verser. Ainsi lorsque le ministre affirme qu'il n'existe pas d'offre, je préfère m'en tenir à l'affirmation de M. Ryan, contenue dans le journal le " Globe " et dans la lettre qui m'a été adressée. Il est facile de voir qu'il existe une offre catégorique. Refaisons l'historique de cette question, afin de l'apprécier plus sainement. En 1900, M. Beck conçut le projet de devenir le propriétaire de l'île et de toutes ses essences précieuses. Il existe un rapport de M. Chitty, inspecteur fédéral des bois de la couronne au ministère de l'Intérieur. Ce rapport date du 1er mai 1900. M. Chitty se rend à Penetanguishene et voyons l'objet de sa mission. Il dit :

Avant de quitter Ottawa pour Penetanguishene, j'avais reçu instruction de visiter l'île du Tombeau du Géant, au cours de mon voyage, et d'évaluer les quantités de bois qui s'y trouvent et qui ne figurent pas dans la concession détenue par MM. Chew Frères, de Midland.

Voilà la concession forestière subséquemment cédée à la " Canadian Furnace Company ".

J'ai fréquemment rencontré M. Beck durant mon voyage, et il exprima le désir de m'accompagner quand je visiterais l'île.

Il ajoute qu'il a entamé des négociations avec M. Beck. Voilà qui prouve qu'en 1900 M. Beck cherchait à acquérir cette île et que M. Chitty a reçu mission de se rendre sur les lieux, pour faire l'évaluation de l'île.

Dans son rapport, M. Chitty rappelle qu'il existe une offre de vente de $7,000 pour cette île, datant de 1883. Dans son rapport, M. Chitty évalue les essences à $9,230, évaluation fort au-dessous de la réalité, et comme M. Chitty le fait observer, tous les prix indiqués sur la liste sont fort peu élevés. Il suffit de dire qu'il évalue le bois blanc ou tilleul d'Amérique à $2 le mille, pour convaincre tous ceux qui sont au courant des prix

du tilleul que c'est là un prix presque absurde.

M. TAYLOR : Aujourd'hui le tilleul vaut $20.

M. BENNETT : Il évalue l'érable à $3 le mille, ce qui est aussi absurde. Ainsi, en 1900, M. Chitty a évalué l'île et les essences qu'elle contient à $9,230.

Qu'arriva-t-il ensuite ? M. Beck, ne voulant pas payer ce prix, pensa qu'il se pourrait tirer d'affaires à meilleur marché, en prenant une nouvelle orientation ; et l'année en question, alors que le ministre actuel, détenait le portefeuille de l'Intérieur, M. Peter Ryan entama des négociations avec le ministère, bien que le sous-ministre affirme que M. Ryan ignorait le premier mot de l'affaire, et voici un rapport de M. Chitty à l'égard de ces négociations.

Ryan offre $6,375 et non seulement, comme le déclare Ryan, le ministère offre de lui vendre l'île au prix de $9,000, mais le ministre a sous les yeux, dans ce même rapport, l'avertissement du secrétaire du ministère que voici :

Le mémoire dressé par le secrétaire sur mon rapport expose que, advenant qu'il soit décidé d'offrir l'île en vente, la sanction de l'exécutif sera d'urgence, et qu'à son avis, la vente devra se faire avec concurrence et publicité.

N'est-il pas singulier qu'en présence du rapport d'un fonctionnaire ministériel supérieur déclarant que cette île doit se vendre par voie d'adjudication aux enchères, elle doit être cédée à Ryan, sans concurrence ni publicité. De plus, le secrétaire signale ce fait à l'attention ;

L'article 10 des règlements des terres porte que nulle disposition contenue dans ces règlements n'empêchera le ministère d'aliéner les petites îles, sauf le groupe des Mille Iles, de la façon et dans les conditions qui pourront paraître, aux yeux du surintendant général des Affaires indiennes, les plus favorables aux intérêts des Indiens.

A cause de ces faits, je ne saurais conseiller au ministre d'accepter l'offre de M. Ryan.

Le sous-ministre, malgré cela, affirme que Peter Ryan n'a jamais participé aux négociations. De deux choses l'une: ou bien le sous-ministre a l'esprit trop lourd pour comprendre le sens du rapport de M. Chitty, ou bien il existe quelque chose de louche et d'inavouable dans cette transaction.

Voici le témoignage de M. Ryan, déclarant qu'on a offert de lui céder l'île moyennant $9,000. Voici la lettre que M. Ryan m'adresse, affirmant qu'on lui a demandé un certain prix et qu'il a décliné l'offre. Enfin, voici le mémoire du secrétaire du ministère, avertissant le sous-ministre et le ministre que c'est au mépris des règlements qu'on propose d'effectuer une vente sans concurrence ni publicité.

Le " Globe " me consacre quelques lignes, au sujet de ce prétendu scandale. A l'encontre de l'affirmation du ministre, M. Ryan vient déclarer ici, appuyé par le sous-ministre, qu'il n'a pas été passé de marché. Voici, en outre, le rapport du principal fonctionnaire ministériel, le secrétaire, informant le ministre et le sous-chef que la vente en question est contraire aux règlements et à la loi. On parle de scandale, mais c'est ici qu'éclate le véritable. Quant aux observations et aux dénonciations du " Globe ", je n'en ai cure. Je ne tiens nullement compte des attaques dirigées contre moi par ce précieux personnage, cet hypocrite rédacteur du " Globe." Lorsque ce grand homme, pérorant du haut de la tribune politique, à Toronto, déclare que, malgré les méfaits commis par le gouvernement Ross, dont le règne forme un des plus sombres chapitres de l'histoire de la criminalité, il fait des vœux pour son maintien au pouvoir, je ne vois là qu'une confirmation éclatante du vieil adage qui dit qu'à blanchir un nègre on perd son savon. Nous n'avons donc rien à démêler avec le rédacteur du " Globe." Je laisse à la Chambre le soin d'apprécier à sa juste valeur la posture du sous-chef, lorsqu'il déclare au ministre, ici-même, que mon affirmation est dénuée de fondement, alors que M. Ryan dans sa lettre, et le " Globe," dans un article de rédaction, affirment qu'il a participé à ces négociations. J'abandonne au public le soin d'interpréter la lettre à moi adressée, lettre qui établit catégoriquement qu'on a fait à M. Beck l'offre d'acheter cette île moyennant $9,000. Ryan estima le prix demandé trop élevé ; non pas qu'il jugeât exagéré le prix demandé pour les essences de haute futaie ; mais, comme je le tiens de source fort autorisée, il pensait que les exigences toujours croissantes des rançonneurs devenaient intolérables.

Voilà un fait incontestable et je déclare au ministre que s'il décide de faire l'adjudication de cette île aux enchères, le produit de cette vente dépassera de beaucoup la somme de $9,000, sans qu'il faille subir les exigences des entremetteurs. J'ai reçu, aujourd'hui même, une lettre dont l'auteur me donne à entendre que, s'il pouvait acheter l'île moyennant $15,000, il tiendrait à passer le marché, à bref délai. Que le ministre offre donc cette île en vente, dès demain ; et dorénavant qu'il se montre plus prudent, lorsqu'il s'avisera d'opposer une dénégation aussi catégorique aux affirmations d'un député quelconque. Qu'il se souvienne qu'il existe, dans les archives de son ministère, des documents révélateurs qui donnent le démenti à ses affirmations et dont l'authenticité est confirmée par le sous-ministre.

M. OLIVER : Comme l'honorable député a fait allusion à un certain rapport, il est sans doute préférable de citer *in extenso* le texte même de ce document qu'on m'a remis en main propre, afin que je le communique à la Chambre. Ce document est adressé d'Ottawa, en date du 1er mai 1900, au secrétaire du ministère, par M. George L. Chitty.

Le 21 mars 1890, M. C. Beck, de Penetanguishene, demanda l'octroi d'une coupe de bois sur les îles du Tombeau du Géant et de Beausoleil, dans la baie Georgienne, lac Huron, et on l'informa que les concessionnaires de ces deux îles étaient MM. Chew, frères, deMidland ; le premier pour l'exploitation du chêne et du pin, et le dernier pour toutes sortes d'essences. On lui demanda de déclarer s'il désirait acquérir sur l'île du Tombeau du Géant toutes les essences autres que le pin et le chêne ou seulement l'érable et le hêtre ; et il répondit qu'il achèterait volontiers tout le bois qui croît dans l'île, sauf celui réservé aux concessionnaires. Cette réponse me fut transmise, le 4 avril 1899, à Penetanguishene où j'exerçais alors les fonctions d'agent.

Avant de quitter Ottawa pour me rendre à Penetanguishene, j'avais reçu ordre de visiter l'île du Tombeau du Géant, au cours de mon voyage, et d'y faire l'évaluation des quantités de bois non réservées aux concessionnaires, MM. Chew, frères, de Midland. J'ai souvent rencontré M. Beck, au cours de mon séjour, et il exprima le désir de m'accompagner quand je visiterais l'île.

Sachant que j'avais correspondu avec le ministère sur la question de l'achat du bois et qu'il avait demandé un permis en ce sens, j'estimai utile de me rendre à ses vœux avant de retourner à Ottawa. Je louai un petit bateau à vapeur et me rendis à l'île où je fis une inspection dont les détails figureront plus loin. Pour votre édification, j'ai l'honneur de soumettre les renseignements qui suivent au sujet de cette île. Le Tombeau du Géant est une île située à environ 12 milles de Penetanguishene. Cette île a été rétrocédée par les Indiens le 5 juin 1856, ainsi qu'en fait foi le numéro 71 des traités et rétrocessions des Indiens. On estimait jadis que cette île avait 2,400 acres de superficie, mais on a découvert tout dernièrement, d'après un mesurage de la carte marine de Boulton de 1892-93, que cette étendue est de beaucoup supérieure à la réalité. La superficie est de 1,325 acres dont il a été vendu 51 acres pour le service du phare, de sorte qu'il reste 1,274 acres à vendre.

En 1883, le ministère offrit cette île en vente à M. Hurdon, de Midland, pour $7,000, prix fixé par feu sir John McDonald, à titre de surintendant des Affaires indiennes, sous les conditions suivantes : Un quart de la somme comptant, et le solde en trois versements annuels égaux avec intérêts à 6 p. 100, l'acheteur étant tenu d'installer six colons sur l'île.

La concession comprenant le pin et le chêne était alors en vigueur, le concessionnaire étant M. H. H. Cook, de Toronto.

M. Hurdon offrit $2.25 par acre pour les prétendus 2,500 acres, soit $5,625, et consentit à remplir les conditions d'établissement ci-haut mentionnées, ajoutant qu'il paierait davantage si le permis du concessionnaire Cook n'était pas en vigueur.

M. Plumer, fonctionnaire fédéral à cette époque, évalua à $5,000 les essences croissant sur cette île, tandis que feu M. Van Koughnett, surintendant général adjoint des Affaires indiennes, évalua la terre à $1 l'acre, soit $2,500, ce qui donne $7,500 comme valeur totale. Il n'est guère probable que l'un ou l'autre de ces fonctionnaires ait jamais examiné lui-même la terre ou le bois.

Le sol est sablonneux et graveleux, et en général n'est guère propre à la culture. Des cailloux de fortes dimensions abondent à la surface du sol, dans la partie boisée ou sur les monticules, mais il se prête bien au pâturage pour bestiaux, moutons, etc., et on pourrait bientôt l'utiliser, en y semant des graminées ou de la graine de trèfle. Dans son état actuel, le sol offre de bons pâturages pour un grand nombre de bestiaux.

On estime qu'en 1880 le feu a brûlé environ 800 acres de l'île ; les traces de cet incendie sont encore visibles, mais une partie considérable du territoire brûlé est actuellement couverte de petits arbres. Il nous est venu plusieurs demandes de renseignements, ainsi que des demandes d'achat pour l'île et ses essences, la dernière demande venant de M. Brock. Eu égard au fait que les concessionnaires ont enlevé de l'île tout le bois compris dans leur permis et que le prix qu'on pourra réaliser de la vente de l'île sera plus ou moins modifié par la continuation du permis en question qui expire le 30 du courant, je proposerais qu'elle ne soit pas comprise avec les autres îles, dans le prochain renouvellement du permis.

L'étendue du terrain boisé sur l'île est d'environ 400 acres dont la plus grande partie se trouve sur le sommet ou le monticule. Le hêtre et l'érable forment les principales essences, le hêtre étant exempt de nœuds et de belle venue, tandis que nombre des plus grosses érables seront moins profitables, en raison de certains défauts. La "Canada Furnace Company" donnera une nouvelle impulsion à la demande du bois de chauffage, dans cette partie du pays. Et même aujourd'hui, le bon bois dur rapporte de $2 à $2.50 sur le quai à Penetanguishene. Si l'on estime le produit sous cette forme à 30 centins l'acre, ce qui est, à mon avis, une évaluation modérée, il y aurait, sur l'île, 12,000 cordes de bois qui, évalué à 70 centins la corde, produirait $8,400. Dans cette évaluation sont compris les droits de l'Etat.

Le bois est plus profitable sous forme de billes de sciage que comme bois de chauffage. Et voici mon estimation des quantités probables :

| | |
|---|---|
| Hêtre, 2,457,600 pieds, mesure de planche, à $2.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $4,915 20 |
| Erable, 720,000 pieds, mesure de planche, à $3.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 2,160 00 |
| Tilleul et bouleau, 259,200 pieds, mesure de planche, à $2.. .. .. .. .. .. .. | 518 40 |
| Pruche et autres essences, 500,000 pds., mesure de planche, à $2.. .. .. .. .. | 637 00 |
| | $9,230 60 |

Dans cette évaluation sont compris les droits de l'Etat. En vue de cette statistique, je dois déclarer que, si on offre l'île en vente aux enchères, il faudrait établir un prix fixe de $7,000. Comme il ne s'agit ni d'une coupe de bois neuve, ni d'une coupe de bois confisquée, les articles 3 et 4 des règlements relatifs au bois de l'Etat ne semblent guère applicables ici. M. Beck m'informe qu'il désire acheter l'île dans son état actuel, terre et bois ; et bien que le ministère pût être autorisé à le vendre sans concurrence, il serait sans doute plus conforme aux vœux des intéressés de demander des soumissions de la façon accoutumée, par les moyens ordinaires de publicité, dans un petit nombre de journaux autorisés à insérer dans leurs colonnes les annonces de l'Etat.

GEORGE L. CHITTY,
Inspecteur des bois de l'Etat.

Le 21 octobre 1905, M. Chitty dressa un nouveau rapport dont voici la teneur :

Relativement à la lettre de M. Peter Ryan, ci-annexée, soumettant une offre de $6,375 pour l'île du Tombeau du Géant, dans la baie Georgienne, j'ai l'honneur de vous informer qu'il existe au bureau une demande de M. M. C. Beck, de Penetanguishene, en obtention des essences de haute futaie croissant dans cette île, demande en date du 21 mars 1899. Il existe aussi une demande subséquente de M. Beck, pour l'achat de l'île, en date du 31 mars 1902.

La " Canadian Iron Furnace Company " qui détient un permis du ministère pour l'exploitation du pin et du chêne sur cette île, a demandé, par une lettre en date du 13 mai 1900, le droit d'abattre le reste du bois dur et du bois tendre sur l'île.

Il existe une grande quantité de pin et de hêtre sur l'île, ainsi que l'indique mon rapport en date du 1er mai 1900. Il existe sur l'île une grande quantité de pin et de hêtre dont la valeur est évaluée à $2 le mille pieds, ce qui est le prix régulier du tarif pour ce bois. L'érable est évalué à $3 le mille pieds, mesure de planches, prix qui n'est supérieur que d'un dollar par mille pieds au tarif des bois, tandis que le prix du tilleul et du bouleau n'est supérieur que d'un dollar par mille pieds, mesure de planches, au prix du tarif. La pruche et les autres essences sont évaluées à $2 le mille pieds, mesure de planches, prix supérieur de $1.20 par mille pieds, mesure de planches, ou le prix du tarif.

Il se dégage de ce qui précède que les prix, loin d'être élevés, sont au contraire fort modérés. Quant au hêtre, je dois déclarer qu'on ne l'emploie guère à la fabrication des articles de bois ; mais par suite de l'épuisement des autres bois durs le hêtre commence à se vulgariser pour certains usages. Il est probable, toutefois, qu'une bonne partie du hêtre se transformera en bois de corde, et advenant que tous les bois fussent transformés en bois de corde, le prix estimatif des essences croissant sur l'île serait, je le répète, de $8,400, et le prix total de $9,037, y compris l'île.

Si la " Canadian Iron Furnace Company " transfère son permis à quelque acheteur de l'île, y compris le bois, il n'y aura plus lieu d'émettre de nouveau permis pour l'exploitation des essences croissant en remplacement du premier permis devenu caduc. Le mémoire du secrétaire sur mon rapport expose que si l'on décide d'offrir l'île en vente, la sanction de l'exécutif sera d'urgence, et il a exprimé l'avis que la vente se fasse par voie d'adjudication avec concurrence et publicité.

L'article 10, des règlements relatifs à la vente des terres, porte que nulle disposition contenue dans ces règlements n'empêchera le ministère d'aliéner de petites îles, sauf le groupe des Mille Iles, sous telles conditions que le surintendant général des Affaires indiennes jugera les plus favorables aux Indiens.

En vue de ces faits, il m'est impossible de conseiller qu'on accepte l'offre de M. Ryan.

GEO. L. CHITTY,
Inspecteur des bois de l'Etat.

Ainsi, comme le prouvent ces documents, il existe une île portant le nom du Tombeau du Géant ; il y croît certaines essences, et on a fait l'évaluation de ce bois. En outre, il ressort de ces documents que MM. Ryan et Beck ont entamé des négociations avec le ministère au sujet de l'achat de cette île. En m'informant qu'il existait des négociations de ce genre, mon auteur se trompait, sans doute ; mais puisqu'il n'en a pas résulté de marché quelconque, je prétends que cette information n'a guère d'importance dans un sens ou dans l'autre. L'essentiel, c'est qu'il n'a pas été conclu de marché à l'égard de cette île, et ce marché eût-il existé, alors, de l'aveu des fonctionnaires du ministère, la vente se serait effectuée, non pas de gré à gré, mais par voie d'adjudication, avec concurrence et publicité. Il m'est impossible de découvrir l'ombre même d'un scandale à cet égard. En quoi consiste ce scandale ?

M. BENNETT : Avec la permission du ministre je lui dirai la nature de ce scandale: c'est que le ministère a offert cette île à M. Peter Ryan, au prix de $9,000, et cela sans concurrence ni publicité, et cela, au mépris du rapport dressé par le principal fonctionnaire ministériel, le secrétaire du ministère, affirmant que pareille vente est illégale ; en outre, M. Ryan affirme qu'on a offert de lui vendre l'île à ce prix.

M. OLIVER : Au cours de ses observations, l'autre soir, l'honorable député a fortement appuyé sur le nom de Peter Ryan ; et si j'en juge d'après la teneur de ses observations, M. Peter Ryan, quel que puisse être cet individu, a formulé une demande : c'est là son crime. Il suffit que cet individu ait adressé une lettre au ministère au sujet de l'île, pour qu'il en résulte un scandale inouï.

Il a certainement réussi à créer cette impression dans l'esprit de ses collègues. Aujourd'hui, il affirme qu'il faut accepter comme faisant autorité à cet égard, et de préférence même au témoignage de tous les fonctionnaires ministériels, la parole de M. Ryan affirmant que nous lui avons offert l'île à un certain prix. Je ne saurais, sans doute, dissiper les préjugés que nourrit l'honorable député à l'égard de ce malheureux Ryan, et à l'endroit du sous-ministre de l'Intérieur ; mais comme preuve que pareille offre n'a jamais été faite, je dois me contenter de présenter le rapport officiel de mes fonctionnaires du ministère, conseillant de repousser l'offre de Ryan.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que Ryan n'a pas offert un certain prix, différant de celui demandé par le ministère ?

M. OLIVER : M. Ryan, si je ne me trompe, a présenté une offre pour l'achat de l'île, et cette offre a été rejetée.

M. SAM. HUGHES : Le ministère n'a-t-il pas offert de vendre l'île à un autre prix ?

M. OLIVER : Non, le ministère n'a pas consenti à accepter de prix quelconque de la part de M. Ryan. Voilà ce qu'affirment les fonctionnaires.

M. SAM. HUGHES : Si je ne me trompe, Ryan a offert une somme d'un chiffre infé-

rieur ; le ministère ayant demandé un prix plus élevé, Ryan refusa d'acheter l'île à ces conditions.

M. OLIVER : Précisément. Afin de montrer la justesse de l'argumentation de l'honorable député à cet égard, résumons ses principales observations. D'abord, M. Chitty n'a pas évalué l'île à sa juste valeur, en en fixant le prix à $9,000, tandis que l'honorable député le porte à $15,000. En outre, si M. Ryan a refusé d'accepter l'offre du ministère, ce n'est pas en raison du prix demandé par ce dernier, mais par suite de l'ingérence d'un entremetteur, qui cherchait à le rançonner.

Mais si le ministère a consenti à lui vendre l'île moyennant $9,000, qu'advient-il de l'entremetteur ?

M. BENNETT : Je vais l'apprendre au ministre. Advenant que l'entremetteur ne touchât pas la somme voulue, alors le rapport déposé au ministère, concluant à la vente aux enchères, serait adopté; et advenant que l'entremetteur reçut sa rançon, alors la vente s'effectuerait de gré à gré, sans concurrence.

M. OLIVER : Voilà une explication assez boiteuse. Si l'île vaut $15,000, comme l'affirme l'honorable député. . .

M. BENNETT : Mettez-la en vente.

M. OLIVER : C'est possible. Et qu'on l'ait offerte en vente à M. Ryan pour $9,000 comme il l'affirme, alors le meilleur moyen de convaincre la Chambre de l'ingérence de l'intermédiaire, c'est de livrer son nom à la publicité. A mon avis, la preuve est insuffisante en pareille circonstance.

M. LALOR : Si je ne me trompe, le ministre affirme que M. Ryan a fait une offre. Voudra-t-il bien nous renseigner sur la nature de cette offre ?

M. OLIVER : J'ai donné lecture du document contenant cette offre, et si l'honorable député eût suivi attentivement le débat, il saurait que cette offre oscille entre $6,000 et $7,000. Le chiffre de l'offre est inférieur de $2,000 à l'évaluation de l'île faite par M. Chitty.

M. LALOR : Peter voulait faire une bonne affaire.

M. OLIVER : Mais l'honorable député affirme que M. Ryan, dans cette affaire, a été rançonné par quelque entremetteur inconnu. Si l'honorable député est dans l'impuissance de faire connaître le nom de l'entremetteur, relativement au prix offert par Peter, le chiffre de l'évaluation de l'île par M. Chitty, ainsi que la valeur attribuée à l'île par l'honorable député lui-même, alors son argumentation croule par la base. Si le fait que Ryan a adressé une demande au Gouvernement pour l'achat de cette île, constitue un scandale, je le veux bien; mais si M. Ryan est assez bon citoyen pour que l'on ajoute foi à sa parole, de préférence à celle des fonctionnaires publics, alors ses relations avec le ministère ne sauraient créer de scandale. En réalité, pour calmer les inquiétudes de l'honorable député au sujet de cette île, je dois lui apprendre que la " Canada Iron Furnace Company " est concessionnaire d'une partie du bois de cette île. Outre cette concession, la compagnie est concessionnaire d'un certain nombre d'autres îles circonvoisines, et tant que le permis ne sera pas devenu caduc de quelque façon, le Gouvernement ne saurait vendre l'île pour aucun prix, à qui que ce soit. Je ne saurais dire si les démarches tentées par l'honorable député lui sont inspirées par son zèle en faveur des intérêts de la " Canada Iron Furnace Company ", mais ses sympathies semblent converger en ce sens. Que l'honorable député le sache bien, quand l'heure sera venue d'aliéner cette île, elle sera vendue et cela avec concurrence et publicité; et si M. Peter Ryan est le plus offrant et dernier enchérisseur, il obtiendra l'île. La question de scandale qu'on a cherché à créer autour de l'achat de l'île par M. Peter Ryan ou tout autre, ne saurait assurer une protection illégitime aux intérêts de la " Canadian Furnace Company " qui empêche actuellement le Gouvernement de vendre l'île par suite de la concession forestière dont elle jouit dans cette île. Si c'est là le seul embarras qu'éprouve l'honorable député à cet égard, qu'il calme ses inquiétudes.

M. LALOR : Le député de Simcoe-est (M. Bennett) a rendu un grand service à cette Chambre et au pays, en soulevant cette question. Peter Ryan, l'individu en question—non pas le capitaine Sullivan, comme quelques-uns de nos collègues semblent insinuer—paraît avoir offert $6,000 pour cette île. Le ministre de l'Intérieur en a demandé $9,000, mais le député de Simcoe-est, affirme qu'il a trouvé un acheteur qui consent à verser $15,000, et ainsi mon honorable collègue (M. Bennett) a réussi à mettre le ministre en situation de réaliser $6,000 en plus sur cette transaction.

M. BENNETT : Un seul coup d'œil jeté sur le compte rendu des débats suffira pour prouver que je n'ai pas dit un seul mot dérogatoire à l'honneur de M. Peter Ryan, pour lequel je professe le plus grand respect. Ce que j'admire chez M. Peter Ryan, c'est cette influence politique qui lui permet, au besoin, d'exercer une pression sur les ministres d'Etat.

Constatant en 1900 que ses affaires n'avançaient guère, M. Beck fit entrer en scène M. Ryan et celui-ci fit jouer toute son influence et força le ministre à lui offrir cette propriété à un certain prix, sans concurrence publique. Le ministre de l'Intérieur révoque en doute ma véracité. Je consens volontiers à mettre en opposition la véracité de M. Ryan et celle du ministre, et tous ceux qui connaissent intimement ces deux messieurs émettront leur suffrage en

faveur de M. Ryan. M. Ryan affirme que le ministre a offert de lui vendre cette île, sans concurrence. Le ministre nie-t-il le fait ?

M. OLIVER : Oui, j'oppose à votre affirmation la dénégation la plus catégorique.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il déclaré à M. Ryan que l'évaluation était portée à $9,000, mais que cette vente devrait se faire par voie d'adjudication publique aux enchères ?

M. OLIVER : Jamais on n'a informé M. Ryan que l'île était en vente à cette époque, et cela je le répète parc que la " Canadian Furnace Company " est concessionnaire de certains bois qui croissent dans l'île.

M. BENNETT : Cela n'empêchait nullement le Gouvernement de vendre l'île, sous la réserve des droits de la compagnie. Le ministre le sait parfaitement, il existait une entente entre la " Canadian Furnace Company " et M. Ryan, pour l'abandon de la concession en question. Le ministre connait-il ce fait ?

M. OLIVER : Nullement.

M. BENNETT : Est-ce que le ministre n'a jamais entendu mentionner le fait ?

M. OLIVER : Non, jamais. Nous n'avons pas tous le privilège d'être citoyens de Penetanguishene.

M. BENNETT : Sans doute, mais je connais un individu qui a eu une entrevue à cet égard avec le ministre, au nom de la " Canadian Iron Furnace Company ", et je sais sa réponse. On nous demande d'ajouter foi à des affirmations formulées par le ministre et par le sous-ministre. Voyons ce qui en est. L'honorable M. Frank Oliver déclare :

Il n'a pas été effectué de vente de l'île en faveur de M. Peter Ryan, et l'on m'informe qu'il ne s'est pas entamé de négociations en vue d'une vente à M. Ryan.

Voilà la déclaration solennelle du ministre, déclaration que lui a soufflée à l'oreille son subalterne politique.

Nulles négociations en vue d'une vente en faveur de M. Ryan.

Voici le rapport de M. Chitty :

Relativement à la lettre de M. Peter Ryan soumettant une offre de $6,375 pour l'île du Tombeau du Géant, je dois vous informer qu'il existe une demande, etc.

Votre sous-ministre devait savoir qu'on vous avait fait cette offre. Le ministre a tout à gagner à garder le silence sur sa propre véracité et celle de son acolyte, devant ceux qui les connaissent et les apprécient à leur juste valeur. Je m'en rapporte à la parole de M. Peter Ryan, quand il déclare qu'on a offert de lui vendre cette propriété moyennant $9,000 et j'ajoute foi à la rumeur commune affirmant que la rançon exigée par l'entremetteur, était d'un chiffre si élevé que force fut à M. Peter Ryan de tout abandonner ; ou plutôt devrais-je dire M. Beck, qui, au fond, cherchait à faire cette acquisition. Peut-être le ministre voudra-t-il bien nous dire si M. D'Arcy Scott s'est consulté avec lui à cet égard ?

M. OLIVER : Je réponds positivement dans la négative. Hier ou avant-hier, M. D'Arcy Scott m'a adressé une lettre que je regrette de n'avoir pas sous les yeux, en ce moment, lettre dans laquelle il déclare qu'il est tout à fait étranger à l'opération que vous avez exposée ici, l'autre jour.

M. BENNETT : Le ministre affirme-t-il que M. D'Arcy Scott déclare n'avoir adressé au ministère aucune demande pour la vente de l'île Beausoleil et du Tombeau du Géant?

M. OLIVER : Je me ferai un plaisir de déposer cette lettre sur le bureau.

M. BENNETT : Voilà qui montre bien la véracité du ministère et des agents du ministère. Le ministre prend la parole et en présence de son attaché politique, le sous-ministre, il affirme qu'il n'a été entamé aucune négociation, en vue d'une vente en faveur de M. Ryan, tandis que M. Chitty, dans son rapport, déclare que le ministère ne saurait accepter l'offre de M. Peter Ryan. On le comprend, il ne faut recevoir que sous bénéfice d'inventaire la parole du ministre ou du sous-ministre ; car, tandis que le ministre déclare positivement que son ministère n'a pas entamé de négociations, il existe dans les casiers du ministère un rapport d'un fonctionnaire déclarant qu'il a été transmis une demande en ce sens au bureau. Qui désormais ajoutera foi à la parole du ministre ou à celle du sous-chef ? Je me réserve le droit d'ajouter foi à leur parole. Le ministre m'assure-t-il que ces îles seront mises en vente par voie d'adjudication publique aux enchères ?

M. OLIVER : Certainement. J'ai ici d'autres documents qui peuvent intéresser le comité. En voici un :

Midland, 24 août 1894.

L'honorable T. M. Daly,
Ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

Cher monsieur,—Il existe une île portant le nom de Tombeau du Géant, à environ quinze milles d'ici, d'une étendue considérable et qui se trouve dans le groupe des Iles des Indiens chrétiens mais sur lesquels il ne demeure pas d'Indiens. Quelques individus m'ont demandé de m'informer auprès de vous sous quelles conditions ils pourraient obtenir l'affermage de l'île dans le but de faire l'élevage des moutons, en grand. L'île forme actuellement un assez bon pâturage qu'on pourrait rendre encore bien meilleur, en y jetant une généreuse semence de graines de graminées.

Voudriez-vous bien me faire savoir à bref délai, si vous seriez en mesure de nous accorder un bail, disons de dix ans, et le chiffre de la redevance ? Les localités circonvoisines gagneraient beaucoup au succès de cette entre-

prise, car se serait un encouragement à faire de pareilles tentatives.

Pour le moment, l'île n'est point utilisée et je l'espère, vous serez en mesure d'émettre un avis favorable à l'affermage, à des conditions faciles, comme un encouragement du début.

Bien à vous,

(Signé) WILLIAM BENNETT.

M. BENNETT : Je ne vois rien de suspect dans cette lettre. Je m'aperçois que M. le sous-ministre a fouillé soigneusement les archives du ministère. Il a toujours été un politicien ardent. Ceux qui viennent de cette partie du pays savent qu'après le changement de gouvernement, ce politicien, auxiliaire de l'honorable ministre, fut très occupé à parcourir le pays pour tâcher, par ses dénonciations, de faire destituer les fonctionnaires conservateurs. Il se surpassait à cette besogne. Il a exhumé des vieux papiers du ministère, une lettre qui ne me fait aucun déshonneur. Je désire encore que le Gouvernement du jour accorde un bail de location de cette île à quelqu'un qui y élèverait des moutons. Je n'ai rien demandé de malhonnête à M. Daly. Je ne lui ai pas suggéré de donner cette île à un partisan politique sans au préalable solliciter des soumissions publiques. Je ne lui ai pas demandé d'abdiquer en faveur d'un ami, un droit de coupe évalué à $10,000 ou $15,000. J'ai réussi pour le moins, ce soir, à montrer combien peu nous pouvons nous fier aux rapports qui émanent de M. le sous-ministre de ce ministère.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quand le bail de la " Canada Furnace Company " a été signé ?

M. OLIVER : Un permis a été émis en 1870 en faveur de la " Canada Furnace Company " et ce permis est encore en vigueur.

M. INGRAM : Que paie-t-elle pour son privilège?

M. OLIVER : Je ne saurais dire ce qu'elle a versé comme prime, mais elle paye aujourd'hui un droit sur le bois qu'elle abat.

M. INGRAM : Ces droits sont-ils plus élevés que sous l'ancien régime?

M. OLIVER : Je ne saurais le dire. Ce serait cependant le seul changement qui aurait été effectué dans les anciens règlements depuis quelques années.

M. INGRAM : Quelles sont les conditions de location de ces îles?

M. OLIVER : Le ministère obtient par soumissions publiques une prime pour le bois sur pied, puis il charge un loyer annuel pour le terrain et enfin une redevance sur la quantité de bois abattu, basée sur un tarif.

M. LAKE : L'honorable ministre peut-il me dire si un certain M. P. J. Hamilton, ci-devant instructeur agricole chez les Indiens à l'agence de la Montagne-du-Tondre a été nommé agent pour les Indiens?

M. OLIVER: Il n'a pas été nommé agent, mais il a été placé à la surveillance d'une réserve.

M. LAKE : Un de ses supérieurs l'a-t-il proposé pour cet emploi ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire sur la demande de qui il a reçu cette promotion. Il était devenu nécessaire d'exercer plus de surveillance sur cette réserve en particulier, qui n'avait jusque-là reçu aucune attention directe, et M. Hamilton a été promu de la situation qu'il occupait à la Montagne-du-Tondre à celle qu'il occupe maintenant.

M. LAKE : Quelle réserve est-ce?

M. OLIVER : Kinistino.

M. LAKE : Dans l'agence de la Montagne-du-Tondre ?

M. OLIVER : Oui, autrefois. Elle est aujourd'hui dans l'agence du Lac-aux-Canards.

M. LAKE: Quels sont ses appointements?

M. OLIVER : $800.

M. LAKE : L'honorable ministre ne sait pas qui a proposé M. Hill pour cette situation?

M. OLIVER : Je ne crois pas qu'aucune proposition en règle ait été faite. Quand il s'est agi de nommer quelqu'un à la surveillance de cette réserve, M. Hamilton a été nommé avec l'approbation de l'inspecteur et de l'agent à Touchwood.

M. LAKE : D'après le rapport de l'inspecteur, ces instructeurs agricoles paraissent ne pas avoir grand'chose à faire dans l'agence de la Montagne-du-Tondre. La population de cette agence est de 1,012 Indiens, disons 1,000 Indiens, et l'inspecteur, pendant sa tournée du printemps, en 1905, n'a pas trouvé de terre défrichée. Il dit :

Je regrette d'avoir à dire que les Indiens de cette agence ont beaucoup à faire pour améliorer leurs méthodes d'élevage et de culture. L'agence n'accuse aucun progrès depuis trois ans, et le contre-temps qu'ont éprouvé les Indiens par la perte de bestiaux en 1903-1904, se fera longtemps sentir. J'espère que la nouvelle administration s'annoncera par une amélioration générale.

M. Hamilton était un des quatre instructeurs qui enseignaient l'agriculture aux Indiens de cette agence. Cependant, il n'y avait pas même de terre défrichée le printemps dernier. J'aimerais connaître les aptitudes spéciales de M. Hamilton, qui lui ont valu sa promotion. Il me semble qu'on aurait pu choisir parmi les instructeurs un homme qui aurait réussi au moins à induire les Indiens à faire des essais de culture. L'honorable ministre dit qu'il n'a pas de renseignements précis au sujet de la recommandation de cet employé. Je crois savoir, toutefois, que M. Hamilton s'est activement mêlé de politique lors de la récente élection

provinciale, qu'il a fait une forte propagande et qu'il a fait les fonctions de secrétaire dans un bureau de vote. L'honorable ministre voudrait-il nous dire si M. Hamilton gagnait son salaire comme instructeur agricole, pendant qu'il parcourait le comté à s'occuper d'élection?

M. OLIVER : Je ne sais pas si M. Hamilton s'est mêlé d'élection.

M. LAKE : Supposons qu'il s'en soit mêlé, le ministre croit-il qu'il gagnait en même temps son salaire comme instructeur?

M. OLIVER : J'aurais besoin de connaître les circonstances, avant de donner une réponse intelligente.

M. LAKE : Le ministre croit-il que le travail d'élection entre pour quelque chose dans les fonctions d'un instructeur agricole ?

M. OLIVER : J'ai déjà déclaré à la Chambre qu'en bien des endroits et en maintes occasions, il est difficile, dans ces régions, de trouver une personne habile à diriger un bureau de vote, et que je ne vois pas d'empêchement grave à ce qu'un fonctionnaire du département des Affaires indiennes remplissent les fonctions de président ou de secrétaire d'un bureau de vote. Cette dernière charge a si peu d'importance que, en vérité, celui qui la remplit à raison de $2 par jour, ne mérite pas d'être puni. Quant à la prétention que M. Hamilton a fait de la propagande électorale, l'offense est proportionnée à l'activité qu'il aurait déployée. Si M. Hamilton a abandonné son service et consacré son temps à l'élection, il ne remplissait certainement pas son devoir à l'égard du département qui l'emploie. Mais si ses devoirs officiels le conduisaient d'un bout du comté à l'autre et que dans ses courses il exprimait ses opinions en faveur du candidat libéral à ceux qu'il rencontrait, je ne crois pas qu'il ait fait plus qu'user de ses prérogatives de citoyen ni négligé ses devoirs comme employé du département des Affaires indiennes.

M. LAKE : Naturellement, si je prends la peine de m'occuper de ce sujet, c'est qu'il s'agit d'un cas de propagandisme. Je n'ai aucune objection à ce qu'un fonctionnaire exprime ses opinions en particulier, mais bien autre chose est de faire de la propagande. Je conclus donc que c'est l'opinion de l'honorable ministre que quand un fonctionnaire se déplace pour se mêler d'une élection, il fait ce qu'il n'a pas le droit de faire. Je demanderai à l'honorable ministre s'il a donné instruction à ses fonctionnaires de ne pas se mêler des élections ni fédérales ni provinciales ? La Chambre a adopté une résolution non équivoque à ce sujet, l'été dernier, et je crois que le Gouvernement devrait en donner connaissance à ses employés.

M. OLIVER : Je n'ai donné aucun ordre officiel aux fonctionnaires du département à ce sujet. Chaque employé ne doit pas oublier qu'il est responsable de sa conduite et que s'il fait quoique ce soit de repréhensible, c'est à ses risques et périls.

M. LAKE : Je crois comprendre que l'honorable ministre approuve la conduite d'un fonctionnaire qui fait les fonctions de secrétaire d'un bureau de vote, lorsqu'il n'y a pas dans l'arrondissement d'autre personne instruite. C'est dire qu'il ne l'approuverait pas dans le cas contraire, n'est-ce pas ?

M. OLIVER : Je ne dis pas que j'approuve sans restriction la conduite d'un fonctionnaire qui fait les fonctions de secrétaire d'un bureau de vote. J'ai dit qu'il y a des circonstances où cette nécessité s'impose, c'est-à-dire quand le fonctionnaire du département est la personne la plus propre à remplir la charge.

M. LAKE : Dans ce cas particulier, M. Hamilton ne pouvait avoir beaucoup d'ouvrage à faire; tout au moins son ouvrage à produit de bien maigres résultats. L'honorable ministre peut-il nous dire quelles étaient ses fonctions ? Il était instructeur agricole pour ces Indiens qui, jusqu'au printemps dernier, n'avaient même pas de terres en culture. Dans un cas comme celui-ci, quels sont les devoirs de l'instructeur ?

M. OLIVER : Il est manifeste que les fonctions de l'instructeur agricole est d'enseigner l'agriculture aux Indiens. Mais je ne saurais dire jusqu'à quel point il réussit dans sa tâche. Je crois savoir, cependant, que l'agriculture était dans un état très peu favorable dans cette agence en particulier. Il devint nécessaire pour des raisons qu'il n'est pas à propos d'énumérer, de renvoyer l'agent et de le remplacer.

M. LAKE : Je suppose que la promotion de M. Hamilton a été accordée sur une proposition quelconque. Est-ce le ministre qui fait ces nominations ?

M. OLIVER : Certainement, le ministre est responsable de cette nomination.

M. LAKE : J'aimerais à connaître la procédure ordinaire qui précède ces nominations. Il se produit une vacance et quelqu'un doit la remplir. Le candidat doit être présenté et il me semble que la proposition devrait venir des supérieurs.

M. OLIVER : Je ne crois pas que je puisse donner à l'honorable député (M. Lake) le renseignement spécial qu'il veut obtenir. S'il veut tout simplement savoir la routine ordinaire qui aboutit à ces nominations, je suis libre de déclarer que la proposition m'est faite par le sous-ministre, et j'approuve la nomination, en assumant ainsi la responsabilité. Je ne pense pas que ce soit cette proposition dont l'honorable député (M. Lake) désire connaître la provenance.

M. LAKE : Non. Naturellement, le ministre assume toute la responsabilité. Mais la proposition du sous-ministre a été faite, je suppose, sur celle des supérieurs du candidat. Est-ce tout ce que le ministre est en mesure de nous dire.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre peut-il nous dire qui est médecin pour le groupe de Tevott, dans l'agence de Carleton ?

M. OLIVER : C'est ou c'était le Dr Tyerman.

M. SAM. HUGHES : Ce personnage qui prétendait avoir été élu et pour le succès duquel des criminels ont introduit de faux bulletins dans les boîtes ?

M. OLIVER : Oui.

M. SAM. HUGHES : Est-il encore employé comme médecin ?

M. OLIVER : Non, il a démissionné dans le mois d'octobre dernier.

M. SAM. HUGHES : Qui le remplace ?

M. OLIVER : Personne.

M. SAM. HUGHES : Ces Indiens n'ont eu personne dans l'intervalle, pour leur donner les soins médicaux ? Pauvres Indiens !

M. OLIVER : Un mot d'explication. J'apprends que le Dr Tyerman n'a pas démissionné, que sa démission lui a été exigée et qu'il n'a pas reçu d'honoraires depuis le mois d'octobre. Ma première réponse n'était pas un renseignement officiel, mais un renseignement que m'a communiqué le Dr Tyerman lui-même, m'affirmant qu'il avait démissionné. Sa démission ne me paraît pas avoir été envoyée. Le fait est qu'il n'a pas été payé.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement a-t-il décidé s'il doit lui donner une agence ou s'il doit lui réserver son siège à la législature ?

M. OLIVER : Je ne crois pas que le Gouvernement ait le pouvoir de réserver un siège à la législature pour qui que ce soit. Nous serons peut-être forcés de choisir entre les deux alternatives.

M. SAM. HUGHES : Je ne crois pas que le Dr Tyerman personnellement ait introduit de faux bulletins dans les urnes, ce crime est à la charge d'anciens députés à cette Chambre qui sont au pouvoir là-bas.

M. LAKE : J'ai oublié de poser une question à l'honorable ministre l'autre soir. C'est à propos de l'école de Muscoweguan, dans l'agence de la Montagne-du-Tondre. Le ministre sait-il si réellement cette école est construite sur un terrain privé ?

M. OLIVER : Les renseignements que j'ai obtenus sur la demande de l'honorable député (M. Lake) sont qu'après avoir fait des recherches, on a découvert qu'une erreur s'était glissée dans les écritures et qu'au lieu de dire que l'école est construite sur la réserve, j'aurais dû dire qu'elle est construite sur le terrain de la mission catholique, voisin de cette réserve. Cette école a été construite en 1894 et le département a contribué $1,800 à cette fin. Le prix total de l'école est $3,500. Depuis que cette contribution a été accordée, le Gouvernement n'a rien donné pour les constructions, mais a fourni $250 pour les appareils de protection contre l'incendie.

M. LAKE : Le département a-t-il l'habitude d'accorder des allocations pour construire des écoles en dehors du terrain du gouvernement sur les réserves indiennes ?

M. OLIVER : Le système du département est de subventionner tous les pensionnats, qu'ils soient situés sur un terrain du gouvernement ou sur une réserve indienne. Ce cas-ci est un cas exceptionnel.

M. LAKE : J'ai cru comprendre, l'autre jour, que le ministre s'est engagé à prendre les moyens d'obtenir quelque autorité sur cette école. L'allocation affectée à ces écoles est-elle pour les élèves métis autant que pour les élèves indiens ?

M. OLIVER : Le principe général est que les élèves métis ne sont pas admis aux écoles. Il peut y avoir des cas isolés d'orphelins métis, ou autres cas exceptionnels, mais j'apprends que les exceptions qui sont à la connaissance du département sont excessivement rares, et que l'allocation dans ces cas ne s'applique pas également aux élèves métis et aux élèves indiens.

M. STAPLES : L'honorable ministre a-t-il reçu des habitants du district du Lac-au-Cygne une pétition demandant que la réserve indienne de cet endroit soit livrée à la colonisation

M. OLIVER : Je ne puis fournir à l'honorable député le renseignement qu'il demande.

M. STAPLES : Je lis les lignes suivantes dans le rapport du surintendant au sujet de la réserve du Lac-au-Cygne :

La réserve du Lac-au-Cygne est située sur la côte nord du Lac-au-Cygne dans le township 5, rang 11, à l'ouest du premier méridien principal et couvre 9,634 acres. Elle est située dans une excellente zone agricole et comme elle est baignée par de nombreux cours d'eau, elle s'adapte bien à l'élevage.

Je puis dire à l'honorable ministre que cette réserve est située dans les meilleures terres à blé du Manitoba, à moins d'un mille et demi du prospère village de Swan-Lake, et les habitants m'ont dit qu'ils avaient pétitionné l'honorable ministre pour faire ouvrir cette réserve à la colonisation. M. le ministre voudrait-il tâcher de rentrer en posession de ces terres pour les vendre aux colons ?

M. OLIVER : Quelle est la population indienne ?

M. STAPLES : Il y a sur ces 9,634 acres de superficie et sur une parcelle de terre située sur la rive sud de la rivière Assiniboine, ainsi que sur le Jardin-des-Indiens, comme on l'appelle communément, 99 Indiens. Ils cultivent une très petite étendue de ces terres et les colons seraient très reconnaissants si le département les leur vendait.

M. OLIVER : Je ne crois pas que nous puissions obtenir un renoncement à la réserve entière, car il est très difficile de déplacer les Indiens, mais puisque ceux-ci semblent avoir un excédent de terres, je n'hésite pas à m'engager à faire tout en mon possible pour obtenir tout ce que nous pourrons.

M. STAPLES : Une pétition donnerait-elle plus de poids à la demande des habitants ?

M. OLIVER : Non, je ne le crois pas. L'expérience nous a prouvé que toute agitation parmi leurs voisins blancs, excite l'antagonisme des Indiens. Si l'honorable député consent à laisser les choses en leur état actuel, je lui promets une tentative sérieuse pour obtenir toutes les terres que nous pourrons sans autre démarche de la part des citoyens.

M. STAPLES : L'honorable ministre pourrait-il me dire quand il va tenter cet effort ?

M. OLIVER : Nous sommes surchargés de demandes, et nous avons peu d'hommes habiles à négocier avec les Indiens, mais nous réalisons entièrement l'à-propos d'obtenir une rétrocession de ces terres.

M. STAPLES : Ce sera pendant le cours de l'été ?

M. OLIVER : L'honorable député peut s'y fier, quoique l'été n'est pas le temps le plus propice pour entamer des négociations.

M. SAM. HUGHES : Ces réserves abandonnées par les Indiens sont-elles toujours vendues à l'enchère ?

M. OLIVER : Pas toutes : partie par soumission, et partie par enchère. Lorsque la réserve n'est pas à proximité d'un centre de population, il est trouvé préférable de vendre par soumission.

M. SAM. HUGHES : Toutes au moins sont vendues avec publicité ?

M. OLIVER : Oh ! oui ; et lorsqu'elles sont situées près d'un centre de population, nous trouvons qu'il vaut mieux les mettre à l'enchère.

M. WALSH : Les Indiens ont-ils des droits sur les bois de haute futaie dans les réserves ?

M. OLIVER : La possession des bois leur est aussi complète que la possession de la terre.

M. WALSH : Des compagnies n'ont-elles pas acheté le bois sur différentes réserves ?

M. OLIVER : Oh ! oui ; dans bien des cas où le bois a de la valeur. Le département obtient des Indiens un renoncement de titre et le bois est vendu aux conditions que j'ai énoncées tout à l'heure. C'est pratiquement la même formalité que pour le domaine fédéral. Les Indiens, naturellement, touchent l'argent.

M. WALSH : Dans ces cas de vente, les Indiens ont-ils le droit d'abattre du bois pour leurs bâtiments ?

M. OLIVER : Il leur reste les droits qu'ils n'ont pas vendus.

M. WALSH : J'ai soumis au département une question concernant la réserve de Doncaster possédée par les Indiens de Caughnawaga. Je n'ai encore reçu aucune réponse. Je crois savoir que les Indiens ont le privilège de couper sur cette réserve du bois pour leurs constructions. Mais une certaine compagnie possède des droits de coupe sur cette réserve. L'année dernière, des Indiens y abattirent des arbres, en disant que c'était pour leurs bâtiments, et la compagnie en avertit le département. Ce dernier n'a pas d'agent à cet endroit. On m'a dit que la compagnie a confisqué les billes et que les Indiens ne peuvent obtenir satisfaction. J'ai demandé au ministère d'intervenir en faveur des Indiens, mais je n'ai pas reçu de réponse jusqu'à présent.

M. OLIVER : J'apprends que le département a ouvert une enquête au sujet de cette question, sur la demande de l'honorable député. Il appert qu'un permis fut donné, il y a bien des années, à une certaine compagnie, pour couper du bois sur cette réserve. Elle avait droit à tout le bois, de sorte que les Indiens, en abattant des arbres, ont empiété sur la concession de la compagnie. Il y a conflit, mais le département s'efforce d'effectuer une entente.

M. WALSH : Je crois savoir que les Indiens ont le privilège d'abattre tout le bois dont ils ont besoin pour leurs constructions.

M. OLIVER : Je n'en suis pas certain. Tout dépend, naturellement, du marché qui a été conclu dans l'origine. Il doit y avoir dans la concession une clause en faveur des Indiens, relativement au bois de haute futaie. Je ne connais pas cette disposition, mais ce doit être de son interprétation que dépend la solution de la difficulté.

M. WALSH : J'ai appris au département que les Indiens ont le droit de couper du bois sur pied pour leurs constructions. Ils abattirent des arbres, qu'ils amenèrent aux scieries pour les convertir en planches. Comme le département n'a pas d'agent à cet endroit, et comme la compagnie qui a obtenu une concession, elle est seule chargée de décider si les billes coupées par les Indiens sont destinées aux constructions, il s'ensuit que

la mauvaise intelligence règne. J'ai demandé l'intervention du département. Je n'ai pas encore reçu de réponse. Je crois que le département devrait intervenir dans l'intérêt des Indiens.

M. OLIVER : Nul doute que c'est le devoir du département de protéger les intérêts des Indiens. On m'informe que des négociations se poursuivent.

M. WALSH : L'honorable ministre peut-il me dire quels sont les membres de cette société dite Charlemagne et Lecouvreur ?

M. LEMIEUX : Je crois que les MM. McLaren font partie de cette raison sociale.

M. LENNOX : Est-ce vrai, comme l'honorable député (M. Walsh) l'a insinué, que le département a délégué à la compagnie le droit de décider les différends entre elle et les Indiens ?

M. OLIVER : Non, je crois qu'il a fait erreur. Naturellement le département ne déléguerait pas son pouvoir à une des parties intéressées.

M. WALSH : Je dirai à l'honorable ministre que je tiens mes renseignements du département.

M. OLIVER : L'honorable député peut-il me donner le nom du fonctionnaire ?

M. WALSH : Je ne me souviens pas de son nom dans le moment ; c'était l'adjoint de Pedley. J'étais avec un autre, lorsqu'il me fit cette déclaration.

M. OLIVER : Etait-ce le fonctionnaire qui est assis près de moi ?

M. WALSH : Non, c'était le secrétaire de votre sous-ministre. Je me procurerai son nom. Je crois l'avoir dans une lettre.

M. STAPLES : Le ministre voudrait-il, pendant qu'il s'occupera des autres réserves, s'assurer de la possibilité d'obtenir cette parcelle de terre qui s'appelle le Jardin-des-Indiens ?

M. OLIVER : J'ai entendu parler de cette petite réserve, mais on me dit qu'il s'élève des difficultés à son sujet. Elle est considérée comme une commune. Elle ne relève pas entièrement, me dit-on, de la bourgade du Lac-aux-Cygne ; plusieurs groupes sont intéressés. Tout de même, nous ferons notre possible pour nous en occuper en même temps.

M. ARMSTRONG : Avant de voter ces crédits, je demanderai à l'honorable ministre quelle somme on a tirée, l'année dernière, du fonds gardé en fidéicommis pour les Indiens et qu'on a dépensée pour le service des Affaires indiennes ? Il y a le fonds général en dépôt et on dépense en sus $1,200,000.

M. OLIVER : La somme puisée dans le fonds gardé en dépôt et dépensée, pendant l'exercice 1904-1905, est $346,660. C'est une dépense spéciale qui n'est pas comprise dans les dépenses générales du département.

M. ARMSTRONG : Je me permettrai de dire que je suis un peu convaincu que le département des Affaires indiennes est administré d'une manière très extravagante, et je crois que je suis en mesure de le prouver. La population indienne du Canada est de 100,000 individus, que desservent 2,200 fonctionnaires. Le nombre des fonctionnaires a augmenté depuis dix ans, de 359. Le total des dépenses pour les fonctionnaires a été, l'année dernière de $664,072.92, et le total que ces fonctionnaires ont eu à dépenser est de $1,594,665. De plus, nous voyons qu'il y a 1,000 réserves indiennes dans la Colombie-Anglaise et que la population indienne y est de 20,000 âmes, soit une moyenne de 20 Indiens par réserve.

M. OLIVER : C'est une erreur. J'ai dit qu'il y avait 25,000 Indiens dans la Colombie-Anglaise.

M. ARMSTRONG : Eh bien, disons 25 Indiens par réserve. Ne peut-on pas grouper ces Indiens en bourgades plus nombreuses et leur donner plus de confort ? Nous pourrions leur prodiguer plus de soins avec moins de dépenses. Il me paraît extraordinaire de payer $664,000 pour dépenser $1,594,665.

M. OLIVER : Je dirai en réponse à l'honorable député que sa critique peut s'appliquer à l'administration du département des Affaires indiennes depuis son établissement. La plus forte partie des dépenses, au chapitre du personnel, provient de ce qu'elles sont consacrées à la conduite des Indiens eux-mêmes, leur éducation, leur direction, leur civilisation.

M. SAM. HUGHES: Obtenez-vous de bons résultats ?

M. OLIVER : Voilà la question. Je crois que bien des espérances ont été déçues de ce côté. Nous ne discutons pas cela dans le moment, mais je dis qu'à cause de leur nature même, les dépenses sont en grande partie pour les salaires, car le travail est un travail d'administration et de protection. Il ne s'ensuit pas nécessairement que les dépenses pour d'autres fins soient aussi fortes.

M. ARMSTRONG : Pourquoi le nombre des fonctionnaires augmente-t-il sans cesse? Pourquoi 359 de plus qu'il y a dix ans ? La population augmente à peine, tandis que le nombre des fonctionnaires augmente d'année en année. Où cela s'arrêtera-t-il ? Quelle en est la cause ? Pourquoi dépensons-nous une si grande partie de l'argent des pupilles de l'Etat à leur propre entretien ? Si nous les groupions en bourgades plus nombreuses, nous pourrions leur donner plus de confort à meilleur marché et avec moins d'employés ?

M. OLIVER : Je crains que le groupement par bourgades plus nombreuses ren-

drait beaucoup plus difficiles et plus dispendieuses les opérations du département, parmi les Indiens de la Colombie-Anglaise. L'expérience en Canada et ailleurs a démontré qu'il en coûte bien moins cher de traiter les Indiens avec douceur qu'avec rigueur. Tant que nous pourrons vivre en relations amicales avec les Indiens, nous effectuerons par le fait une économie, quoique l'apparence soit pour le contraire. Comme je l'ai dit, l'augmentation du chiffre des dépenses et des fonctionnaires provient de ce que nous avons acquis de nouveaux territoires, par exemple le Yukon et le territoire qui a fait l'objet du traité n° 8 et partie de la Colombie-Anglaise, sur laquelle nous n'avions jamais exercé de juridiction.

M. FOWLER : Où est situé le territoire du traité n° 8 ?

M. OLIVER : Dans l'Athabasca.

M. FOWLER : Combien y a-t-il de réserves dans la Colombie-Anglaise ?

M. OLIVER : 1,040.

(Le comité fait rapport des résolutions adoptées.)

M. PATERSON propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Quel sera, demain, l'ordre du jour ?

M. PATERSON : Nous discuterons quelques bills, puis nous passerons au budget.

M. FOSTER : Quels crédits ?

M. PATERSON : Les crédits du ministère de l'Intérieur, du ministère de Revenu de l'intérieur, et peut-être des pénitenciers.

M. FOSTER : Dans cet ordre ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Le ministère de l'Intérieur le premier ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Cela suffira pour demain.

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

## CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 6 avril 1906.

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

### 1re LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1ère (bill n° 86), relative à la compagnie de navigation et du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan (M. Carvell) ;

La 2e (bill n° 87), à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Vancouver au Sud de la vallée du Fraser (M. Macpherson) ;

La 3e (bill n° 88), relative à la compagnie mutuelle contre l'incendie des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, et ayant pour objet de changer son nom en celui de la compagnie mutuelle contre l'incendie (M. J. A. Ross) ;

La 4e (bill n° 89), à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et à Fort-George (M. Duncan Ross) ;

La 5e (bill n° 90), tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance sur la vie l'International (M. Pardee) ;

La 6e (bill n° 91), ayant pour objet de constituer en corporation la Minnesota-Canadian Bridge Company (déposée, au nom de M. Dyment, par M. Logan) ;

La 7e (bill n° 92), relative à la compagnie du chemin de fer terminal d'Essex (M. Clarke) ;

La 8e (bill n° 93), tendant à constituer en corporation la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta (M. Clarke) ;

La 9e (bill n° 94), relative à la compagnie des tramways, d'éclairage et des forces motrices de Rio-de-Janeïro, à responsabilité limitée (M. Calvert) ;

La 10e (bill n° 95), relative à la compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices (M. Calvert) ;

La 11e (bill n° 96), relative à la Mexican Consolidated Electric Company, et ayant pour objet de changer son nom en celui de Mexican Tramway and Electric Company (M. Calvert).

### 1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE SENAT ET LA CHAMBRE DES COMMUNES.

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 97), tendant à modifier la loi sur le Sénat et la Chambre des communes.

Quelques DEPUTES : Expliquez-le.

M. FITZPATRICK : Il s'agit simplement de réparer une omission commise à la dernière session, lors de l'adoption de la loi sur l'indemnité parlementaire. Par ma faute, nous avons négligé de mentionner le cas d'un député qui, étant à Ottawa pour y remplir ses devoirs pendant la session, est malade et dans l'impossibilité d'assister aux séances. Aux termes de la loi actuelle, ce député serait privé de son indemnité dans une pareille circonstance. Le présent bill a pour objet de rétablir l'ordre de choses qui existait antérieurement à la dernière session.

M. MORIN : C'est très bien.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 1re fois).

## MOTION D'ORDRE.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Qu'à partir de ce jour à la fin de la session les projets d'initiative gouvernementale auront la priorité le jeudi, immédiatement après les questions posées par les députés.

(Cette motion est adoptée).

## L'AJOURNEMENT DE PAQUES.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que quand la Chambre lèvera sa séance le mercredi 11 du courant, elle soit et demeure ajournée au mardi 17 du courant.

(Cette motion est adoptée).

## OBSERVATIONS SUR LES RETARDS DANS LE DEPOT DE CERTAINS DOCUMENTS.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du Gouvernement sur la liste communiquée par l'honorable secrétaire d'Etat et indiquant les documents dont le dépôt a été ordonnée au cours des sessions de 1904 et de 1905 et qui n'ont pas encore été mis sur le bureau de la Chambre.

Liste des documents dont la Chambre des communes a ordonné le dépôt au cours de la session de 1904 et qui n'ont pas encore été mis sur le bureau :

M. Hackett.—Documents relatifs à la construction du chemin de fer de Southport à Murray-Harbour (I.P.-E.)

M. Lancaster.—Renseignements concernant la houille fournie à l'Etat pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

M. Lancaster.—Renseignements concernant les bureaux de poste, salles d'exercice, dépôts d'armes et autres édifices publics érigés ou réparés depuis 1896.

M. Lancaster.—Liste des permis de circulation sur les chemins de fer et les steamers de l'Etat émis entre le 1er janvier 1903 et le mois de janvier 1904, à l'exception des permis donnés aux sénateurs et aux membres de la Chambre des communes du Canada.

M. Monk.—Correspondance et pétition relatives au choix d'un emplacement pour le nouveau bureau de poste de Saint-Jean-d'Iberville.

M. Bruneau.—Correspondance et autres documents concernant le draguage dans la baie La Vallière.

M. Davis.—Correspondance et autres documents concernant la navigation dans les eaux de la rivière Saskatchewan, des lacs Winnipegosis, Cedar et Cumberland, ainsi qu'un état des sommes dépensées dans ces eaux.

M. Casgrain.—Correspondance et pétitions relatives au dragage et à l'approfondissement du chenal conduisant au débarcadère de Beaton (C.-A.) sur la rivière Upper-Lardeau.

M. Monk.—Détails relatifs aux prisonniers élargis provisoirement depuis le 1er mai 1903.

M. Taylor.—Renseignements relatifs aux édifices donnés ou pris à loyer ou occupés par le gouvernement, à l'exception de ceux qui sont la propriété de l'Etat dans la ville d'Ottawa.

M. Barker.—Documents non encore déposés se rapportant au projet de construction du chemin de fer national transcontinental.

M. Tolton.—Etat indiquant le nombre de wagons officiels et privés construits ou achetés pour le compte de l'Etat, depuis l'année 1880; l'usage qu'on en a fait ; les frais de construction ou d'acquisition et de service, etc.

M. Casgrain.—Papiers, documents, lettres, correspondance, pétitions et décisions du ministère des Chemins de fer relativement à l'établissement et à la circulation d'un train de voyageurs sur l'Intercolonial entre Campbellton et Causapscal et entre Campbellton et Sainte-Flavie.

M. Bell.—Copies de tous les rapports mensuels, comptes rendus, états et autres documents reçus ou envoyés par le Gouvernement et indiquant les sommes dépensées et les travaux exécutés sur le brise-lames de Port-Morien (C.-B.) jusqu'au 31 mai 1904.

Liste des documents dont la Chambre des communes a ordonné le dépôt au cours de la session de 1905 et qui n'ont pas encore été mis sur le bureau ?

M. Macdonell.—Etat des sommes d'argent dépensées pour le port et le brise-lames de Toronto, chaque année, de 1880 à 1904, inclusivement.

M. Lewis.—Demandes relatives à l'amélioration du service des phares à l'établissement de nouveaux auxiliaires de la navigation.

M. Lalor.—Commandes de travaux ou d'approvisionnements faites par le ministère de la Marine et des Pêcheries depuis le 1er juillet 1903, sans avoir au préalable demandé des soumissions par la voie des journaux.

M. Johnston (Cap-Breton).—Renseignements concernant les vaisseaux qui font voile pour le Sud-Africain en exécution d'un marché passé avec le gouvernement du Canada relativement à l'établissement d'un service de steamers entre le Canada et le Sud-Africain.

M. Lancaster.—Liste des édifices publics construits par le gouvernement fédéral dans les différentes provinces depuis la fondation de la confédération.

M. Roche (Marquette).—Etat indiquant les terres du Nord-Ouest arpentées et délimitées par blocs pendant les années 1880, 1881, 1883, 1900, 1901, 1902 et 1903.

M. Monk.—Renseignements au sujet des frais d'armement et d'approvisionnement du steamer de l'Etat le " Canada ".

M. Ames.—Liste des commandes de travaux ou de fournitures données par le ministère de la Marine et des Pêcheries, pendant l'exercice clos le 30 juin 1904 sans demande préalable de soumission par voie de publicité, et toute la correcpondace s'y rattachant.

M. Barker.—Documents non encore déposés concernant le port, le brise-lames et les élévateurs ou les élévateurs projetés de Port-Colborne.

M. Foster.—Renseignements circonstanciés concernant les rails des chemins de fer de l'Etat pendant les exercices écoulés entre le 1er juillet 1879 et le 30 juin 1904.

M. Lennox.—Tous les papiers relatifs au projet d'établissement du service de la poste rurale au Canada.

M. Lewis.—Tous les mémoires reçus depuis le 1er janvier 1904, au sujet du phare de Lurcher.

M. Lewis.—Renseignements au sujet du prix et des conditions du marché relatif au phare de Lurcher et de East-Point (Anticosti).

M. Barker.—Tous les papiers relatifs à la construction des différentes sections de l'embranchement de chemin de fer de Murray-Harbour.

M. Foster.—Renseignements concernant les quais, docks et jetées construits, chaque année, depuis 1896.

M. Belcourt.—Correspondance, etc., concernant la révocation du comte de Dundonald de ses fonctions de commandant en chef de la milice canadienne.

M. Macdonell.—Détails sur les placements faits par les assurances sur la vie et rapports de l'inspecteur des assurances sur ce sujet.

M. Grant.—Papiers concernant la déviation projetée de la voie du chemin de fer de la baie de James à l'ouest du lac Simcoe.

M. Costigan.—Correspondance des adversaires du bill (n° 101) tendant à constituer en corporation la compagnie de force motrice et d'estacades de Winding-Ledges (à responsabilité limitée).

M. McClean (Queen).—Papiers relatifs au renvoi de James Power, ancien receveur de la poste de Wheatley-River (I.P.-E.), à la nomination de son successeur et à la réintégration dudit James Power.

M. Lamont.—Correspondance échangée avec le révérend M. James Taylor, ou toute autre personne, au nom des anciens employés de la compagnie de la baie d'Hudson qui réclament une partie de la succession de feu lord Selkirk.

M. Martin (Queen).—Correspondance, mémoires, etc., du gouvernement ou de la Chambre d'assemblée de l'île du Prince-Edouard ou des assemblées publiques tenues dans cette province, depuis l'union relativement aux communications entre l'île et la terre ferme.

M. Crawford.—Papiers concernant l'interdiction de la pêche, en été, dans le lac Manitoba.

M. Daniel.—Copie des rapports faits jusqu'à ce jour par la commission des transports au sujet du port et de la rade de Saint-Jean (N.-B.)

M. Lavergne (Montmagny).—Correspondance relative à l'exposition canadienne à Liège (Belgique.)

M. Borden (Carleton).—Papiers relatifs aux démarches ou propositions faites dans le but d'obtenir l'application des fonds en fidéicommis du Royaume-Uni à des valeurs des provinces du Canada, et à l'accomplissement des conditions nécessaires à cette fin.

J'ai cru à propos d'appeler l'attention des ministres intéressés en faisant inscrire cette liste dans le compte rendu des débats. Le dépôt de la plupart de ces rapports semble avoir subi des retards inutiles. Ainsi, je suis certain que les papiers relatifs aux démarches ou propositions faites au sujet des fonds en fidéicommis du Royaume-Uni ne sont pas nombreux ; cependant, le dépôt en a été ordonné dès le mois de juin dernier.

Sir WILFRID LAURIER : Ces papiers ont été déposés hier, je crois.

M. R. L. BORDEN : On n'a pas fait preuve d'une grande diligence, pour dire le moins. Certains rapports peuvent avoir trait à des questions qui n'offrent plus d'intérêt. Leur dépôt a été différé si longtemps que ces rapports pourraient être inutiles maintenant. Les ministres en jugeront ou s'en assureront auprès des députés qui les ont demandés. Je les prie de s'occuper des autres. Quelques-uns auraient dû être déposés il y a plus de deux ans ; d'autres, depuis un an environ.

Sir WILFRID LAURIER : Quant aux documents dont le dépôt a été ordonné en 1904, je crois, sans vouloir l'affirmer, que l'usage a toujours été de ne pas communiquer à une nouvelle Chambre les documents demandés dans une législature précédente. Quant aux rapports dont la Chambre a ordonné le dépôt en 1905, l'honorable député n'ignore pas que très souvent on demande des rapports, non dans le but d'en obtenir le dépôt, mais uniquement dans le dessein de saisir la Chambre d'une question. Le député qui désire des renseignements a soin de renouveler sa demande jusqu'à ce que les documents soient déposés. L'honorable député s'apercevra que, le plus souvent, celui qui a demandé un rapport et prononcé un discours a atteint son but.

M. R. L. BORDEN : Les ministères ne devraient pas nourrir cette opinion. Il ne leur appartient pas de juger si un député a atteint son but lorsque sa motion a été adoptée. Ils devraient obéir aux injonctions de la Chambre sans s'arroger le droit de décider si le dépôt des documents peut être utile. A vrai dire, le député qui a présenté une motion s'occupe le plus souvent d'obtenir le dépôt du rapport ; mais il ne le fait pas toujours. L'exemple que l'honorable premier ministre a cité est une réfutation suffisante de cette hypothèse. En 1904, des députés qui ne font plus partie de la Chambre ont demandé certains rapports, toutefois, ils sont peut-être assez importants pour être déposés sur le bureau. J'ignore si l'usage invoqué par l'honorable premier ministre a été observé autrefois, je n'ai pas étudié la question. J'avais eu la même pensée. Naturellement, dans ce cas, il faudra renouveler la demande lorsque les documents sont importants. Monsieur l'Orateur pourra nous faire connaître plus tard sa décision sur ce point lorsqu'il l'aura étudié, afin que nous sachions à quoi nous en tenir. Je conseillerais de confier à un fonctionnaire de la Chambre la tâche de mettre à notre portée une liste de tous les rapports qui ont été déposés. Il devrait y avoir constamment sur le bureau une liste qui apprendrait aux intéressés si on s'est conformé aux ordres de la Chambre.

Le comité chargé de la revision du règlement pourrait s'occuper de cette question.

## OBSERVATION SUR LA NAVIGATION DANS LE DETROIT DE NORTHUMBERLAND.

M. J. J. HUGHES (King, I.P.-E.) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je

désire signaler au ministre de la Marine et des Pêcheries certaines questions relatives au navire brise-glace actuellement en voie de construction en Angleterre, questions que le plus ancien des représentants du comté de Queen a posées ces jours derniers. Il s'agissait de savoir si ce steamer naviguerait dans le détroit de Northumberland ou remplacerait le "Montcalm" dans les eaux du Saint-Laurent et si le "Montcalm" ferait le service d'hiver entre l'île et la terre ferme. J'ai aussi demandé si les bruits qui couraient dans certains milieux au sujet de la possibilité d'utiliser le "Montcalm" comme navire brise-glace étaient fondés. L'honorable ministre a répondu qu'il me donnerait des renseignements aujourd'hui.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le ministère se propose de faire servir le navire actuellement en voie de construction en Angleterre ou le "Montcalm" à la navigation d'hiver dans le détroit de Northumberland. Les deux sont parfaitement en état de faire ce service. On nourrissait des doutes au sujet du "Montcalm". J'ai consulté les spécialistes de mon ministère, et le commandant Spain et M. McElhinney m'ont appris que le "Montcalm" est un brise-glace beaucoup plus puissant que le "Minto" ou le "Stanley". Il développe 1,600 chevaux-vapeur de plus que le "Stanley" et 800 de plus que le "Minto", de sorte qu'il est assez puissant pour faire ce service. Depuis deux ans, le "Montcalm" sert à briser le pont de glace près de Québec et, cette année, il a très bien réussi. L'an dernier, à cause d'un accident survenu au commencement de l'année, il n'a pas pu briser la glace pendant l'hiver mais, au printemps, il a manœuvré si habilement que les inondations, qui se produisaient autrefois et qui étaient causées en grande partie par la présence du pont de glace, n'eurent pas lieu. Cette année, il fut envoyé aux Sept-Iles pendant le temps d'hiver où la glace est la plus épaisse et il fit un heureux voyage. Je serais bien aise de montrer à l'honorable député des photographies de ce navire prises dans les parages des Sept-Iles. Il verrait que ce navire peut être très utile étant donné sa force de résistance.

M. SPROULE : Quelle épaisseur de glace peut-il briser facilement ?

M. BRODEUR : Probablement vingt-cinq pouces et peut-être plus. L'honorable député a aussi demandé si la construction du nouveau vaisseau a été adjugée. Des soumissions ont été demandées en mai ou en juin de l'année dernière et les offres furent acceptées par un décret en conseil rendu au mois de février dernier.

M. A. MARTIN (Queen, I. P.-E.) : Que fera-t-on des steamers qui font actuellement le service ? Pourquoi les rappellerait-on ? On est généralement d'avis que le "Stanley" ou le "Minto" sont plus puissants que le "Montcalm". Pourquoi rappeler ces vaisseaux qui ont donné un assez bon service et les remplacer par le "Montcalm" qui n'a pas été mis à l'épreuve si ce n'est dans les eaux du Saint-Laurent ?

M. BRODEUR : L'honorable député est entièrement dans l'erreur en ce qui concerne le "Montcalm". C'est un navire qui développe 1,600 chevaux-vapeur de plus que le "Stanley" et près de 800 de plus que le "Minto". De plus, les fonctionnaires du ministère m'apprennent qu'il peut sans conteste faire le service de la manière la plus satisfaisante.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il des données indiquant l'épaisseur de glace qu'il peut briser ? Cela est très important dans les ports des lacs supérieurs. On croit que la navigation s'ouvrirait beaucoup plus tôt si on y envoyait un bon navire brise-glace.

M. BRODEUR : Il doit y avoir au ministère des données sur ce point et je fournirai des renseignements avec plaisir. Grâce au "Montcalm", il n'y a plus de glace entre Trois-Rivières et le port de Québec, tandis qu'autrefois le pont de glace au Cap-Rouge empêchait la descente des glaces, ce qui causait des inondations dans le haut du Saint-Laurent.

M. BERGERON : Où est construit le nouveau navire et quels en sont les constructeurs ?

M. BRODEUR : Vickers et Maxim, en Angleterre—probablement les meilleurs constructeurs au monde.

M. A. MARTIN : Se propose-t-on de mettre le nouveau navire sur la route de l'île du Prince-Edouard avec le "Montcalm".

M. BRODEUR : Non, l'un ou l'autre seulement.

M. A. MARTIN : Que se propose-t-on de faire du "Minto" et du "Stanley" ?

M. BRODEUR : Nous n'avons pas encore décidé si nous maintiendrons trois vaisseaux sur cette route. La question sera mise à l'étude.

## QUESTION RELATIVE AU DEPOT DU RAPPORT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries s'il y a lieu d'espérer que le rapport de son ministère sera déposé avant les vacances de Pâques ? Il est à désirer qu'il soit communiqué à la députation avant l'ajournement. Il y a plus de neuf mois que l'exercice est expiré et il n'y a pas de raison de différer le dépôt de ce rapport.

M. BRODEUR : J'espère que je pourrai le déposer lundi.

## LE TARIF ALLEMAND.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Douanes a-t-il reçu d'autres renseignements relatifs au nouveau tarif allemand qui est entré en vigueur le 1er mars ? C'est une question qui intéresse beaucoup le Canada.

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Je me suis informé, aujourd'hui même, auprès du ministère du Commerce, mais il n'a pas encore reçu un exemplaire de ce tarif, dans sa forme définitive. Il possède un exemplaire du projet primitif, mais il pourrait nous induire en erreur. Je crois que le ministre du Commerce a écrit à lord Strathcona et dès que nous en aurons reçu un exemplaire, je le communiquerai à la Chambre.

## LA GREVE DES EMPLOYES DES TRAMWAYS A WINNIPEG.

M. J. G. H. BERGERON : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais savoir si l'honorable ministre du Travail (M. Aylesworth) a été invité à offrir ses services pour le règlement de la grève à Winnipeg. Je vois par les journaux que la situation s'aggrave tous les jours. Le ministère du Travail a déjà interposé ses bons offices dans des circonstances semblables, et j'aimerais à savoir si quelques chose a été fait dans le cas actuel.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre du Travail) : La semaine dernière, ou peut-être cette semaine, nous avons reçu un télégramme demandant d'envoyer un fonctionnaire du département à Winnipeg, pour faire appliquer la loi relative à la main-d'œuvre étrangère. J'ai répondu qu'aux termes de la loi, telle que modifiée, tout citoyen peut prendre l'initiative d'en faire appliquer les dispositions, avec l'assentiment du procureur général de la province. Depuis, je n'ai reçu aucune autre communication de Winnipeg.

## RENVOI A UN COMITE DU BILL RELATIF A L'USURE.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité sur le bill (n° 11) concernant l'usure. —(M. Fitzpatrick.)

L'honorable M. CHAS FITZPATRICK : Je propose :

Que ce bill soit rayé du rôle et soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

Monsieur l'Orateur, depuis que ce bill a été déposé, des représentations m'ont été faites par des intéressés qui contestent certaines dispositions du projet de loi et qui demandent à être entendus, et c'est pour me rendre à cette demande, que je propose cette motion.

(La motion est adoptée.)

M. BRODEUR.

## DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES COURS SUPREME ET DE L'ECHIQUIER.

L'honorable M. CHAS FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je propose la deuxième lecture du bill modifiant la loi sur les cours suprême et de l'échiquier. Ce bill est rendu nécessaire par l'opinion émise par les juges de la cour suprême au cours des plaidoiries et par l'opinion motivée qu'ils ont donnée sur le projet de loi relatif à l'observance du dimanche qui a été soumis à ce tribunal. Ils ont exprimé un doute sur la question de savoir si la cour suprême était un tribunal de première instance en la matière. La majorité, tout en répondant à quelques-unes des questions soumises, expliqua qu'elle le faisait, bien qu'elle fut d'opinion que la cour suprême n'avait pas juridiction—qu'aux termes de la loi, elle pouvait être appelée à se prononcer sur une loi réellement votée, mais qu'elle n'était pas admise à donner une opinion sur un simple projet de loi. Quoi qu'il en soit les juges donnèrent leur opinion sur les questions qui avaient été soumises et ces opinions furent ensuite examinées par le conseil privé. Pour faire disparaître tout doute quant à la juridiction du tribunal, je propose l'amendement contenu dans le présent bill.

M. R. L. BORDEN : Je ne connaissais pas cette objection soulevée par la cour suprême. L'honorable ministre peut-il dire en quoi l'examen du projet de loi relatif à l'observance du dimanche diffère de l'étude d'une question relative à la juridiction relative des autorités fédérales et provinciales, sur une avant-grève, par exemple. . .

M. FITZPATRICK : Ou les passages à niveau des chemins de fer ?

M. R. L. BORDEN : Oui. Quelle est la différence ?

M. FITZPATRICK : Pour ma part, je n'en vois aucune, dans le principe. Mais leurs seigneuries de la cour suprême ont exprimé l'opinion—bien qu'ils aient répondu par la suite—qu'ils n'avaient pas à s'occuper de questions abstraites ; qu'ils formaient un tribunal d'appel et que leur rôle se bornait à juger les causes dont appel était interjeté d'un autre tribunal. Je ne partage pas cette opinion. La cour déclara qu'elle se prononcerait encore cette fois, vu qu'elle l'avait déjà fait, dans d'autres questions, mais qu'elle ne le ferait plus. C'est pour faire disparaître tout doute à l'avenir, que je dépose ce bill. Aux explications que j'ai déjà données, j'ajouterai que la question de l'observance du dimanche a été soumise aux juges de la cour suprême sous la forme d'un projet de loi, avec la supposition qu'il serait déposé devant une législation provinciale ; la question qui leur était posée était celle-ci : En supposant que ce projet de loi soit déposé devant une

législature provinciale, celle-ci aurait-elle juridiction pour l'adopter ?

(La motion est adoptée. Le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.)

Sur l'article 1er :

L'article 3 de l'Acte des cours suprême et de l'échiquier, chapitre 135 des Statuts revisés, tel que le dit article est décrété par l'annexe A du chapitre 16 des Statuts de 1887, est abrogé et remplacé par le suivant :

" 3. La cour de droit commun et d'équité dans et pour le Canada, existant actuellement sous le nom de cour suprême du Canada, est par le présent acte maintenue sous la dénomination susdite comme une cour générale d'appel pour le Canada et comme une cour additionnelle pour la meilleure administration des lois du Canada, et continuera d'être une cour d'archives.

Cet article aura pour effet d'ajouter à la loi actuelle les mots " comme une cour générale d'appel pour le Canada et comme une cour additionnelle pour la meilleure administration des lois du Canada et continuera d'être une cour d'archives."

La cour de droit coutumier et d'équité dans et pour le Canada, existant déjà sous le nom de " cour suprême du Canada " continuera d'exister sous ce nom et restera aussi une cour d'archives. On a des doutes sur le point de savoir si ces mots constituent une cour d'appel et lui enlève toute juridiction comme cour de première instance. Les mots ajoutés sont pris presque textuellement de l'article 101 de la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise qui pourvoit à l'établissement de la cour suprême et qui se lit comme suit :

Le parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, lorsque l'occasion le requerra, adopter des mesures à l'effet de créer, maintenir et organiser une cour générale d'appel pour le Canada et établir des tribunaux additionnels pour la meilleure administration des lois du Canada.

Comme on le voit, je n'ai fait, pour ainsi dire, qu'ajouter les derniers mots de l'article 101 à l'article 3 de la loi sur les cours suprême et de l'échiquier.

M. SPROULE : Cela fait deux cours d'une seule, n'est-ce pas ?

M. FITZPATRICK : Comme cour d'archives, on en fait une cour de première instance et ce sera en même temps, une cour d'appel.

M. SPROULE : Le but est de pouvoir soumettre à cette cour toute cause autorisée par l'exécutif, sans être astreint à passer par les autres tribunaux.

M. FITZPATRICK : Sur les points de droit. L'article suivant, prévoit les causes qui pourront être soumises à ce tribunal.

Sur l'article 2 :

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 37 dudit chapitre 135 des Statuts revisés, tel que ledit article est décrété par l'article 4 du chapitre 25 des Statuts de 1891, sont abrogés et remplacés par les suivants :

37. Les questions importantes de droit ou de fait touchant :

(a) l'interprétation des Actes de l'Amérique britannique du Nord, 1867 à 1886; ou

(b) la constitutionnalité ou l'interprétation d'une législation fédérale ou provinciale ; ou

(c) la juridiction d'appel relativement aux questions d'éducation conférée au Gouverneur en conseil par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, ou par tout autre acte ou loi ; ou

(d) les pouvoirs du parlement du Canada ou des législatures des provinces, ou de leurs gouvernements respectifs, soit que le pouvoir particulier en question a ou n'a pas été, doit ou ne doit pas être mis en exercice.

(e) toute autre matière, qu'elle soit ou non, dans l'opinion de la cour, *ejusdem generis* que celles énumérées ci-dessus, au sujet de laquelle le Gouverneur en conseil pourra juger à propos de soumettre une telle question :

" pourront être soumises par le Gouverneur en conseil à la cour Suprême, pour audition et examen, et toute question touchant à quelqu'une des matières ci-dessus, ainsi soumises par le Gouverneur en conseil, sera décisivement censée être une question importante."

2. Lorsqu'une telle matière est ainsi soumise à la cour, il est de son devoir de l'entendre et de l'examiner et de donner une réponse à chaque question ainsi soumise ; et la cour doit transmettre au Gouverneur en conseil, pour son information, son opinion certifiée sur chacune des questions ainsi soumises, en donnant ses raisons à l'appui de chaque réponse ; et cette opinion est donnée de la même manière que dans le cas d'un jugement rendu sur appel porté devant ladite cour ; et tout juge qui diffère d'opinion avec la majorité doit transmettre également son opinion certifiée et ses raisons à l'appui.

M. SPROULE : Quelle est la différence entre cet amendement et la loi actuelle ?

M. FITZPATRICK : Il y en a très peu, et elle est plutôt dans la forme que dans le fond, à l'exception des paragraphes (d) et (e). Le paragraphe (d) décrète qu'une question pourra être soumise concernant la juridiction du parlement du Canada ou de la législature d'une province ou de leur gouvernement respectif qu'il y ait eu lieu ou non, d'exercer cette juridiction. C'est-à-dire que nous pourrons soumettre un projet de loi ou une question abstraite. Il ne sera pas nécessaire que ce soit une loi réellement votée par une législature provinciale ou par le Parlement. Par le paragraphe (e) je demande qu'on ne puisse pas appliquer la doctrine *ejusdem generis*. Dans la cause de l'observance du dimanche, la cour a décidé que la matière doit être du même genre que celles énumérées ici, mais l'amendement statue que cette doctrine ne s'applique pas.

M. BERGERON : Je ne sais pas si on peut y remédier par le présent bill, mais je

tiens à signaler à l'honorable ministre de la Justice l'état de choses qui existe actuellement à la cour suprême.

Bien souvent les séances de la cour ont dû être ajournées, parce que le tribunal n'était pas complet. Cela cause un grand préjudice aux avocats et aux plaideurs.

Il y a aussi une autre question. Le juge en chef a obtenu un congé et il ne reste plus qu'un juge de langue française, l'honorable juge Girouard. J'ai compris l'autre jour que l'honorable ministre, en réponse à une question de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), disait avoir en vue certains arrangements pour obvier à cette difficulté. Je tiens surtout à faire remarquer que le juge absent étant un juge de langue française, il est très important, si on doit nommer un juge *ad hoc*, qu'il soit aussi, de langue française. Je considère que c'est imposer une lourde responsabilité à un seul juge, quand ils devraient être deux.

M. FITZPATRICK : Strictement parlant, le quorum légal est de quatre juges, à la cour suprême. Dans la pratique, cependant, ils sont cinq et bien qu'il n'y ait pas de règle expresse, je crois qu'il existe une entente entre les juges, par laquelle les causes de la province de Québec ne sont entendues que lorsqu'il y a deux juges de cette province sur le banc, à moins du consentement des parties. Cette règle a été invariablement suivie. Il y a à cela une raison évidente, car l'ensemble des lois de la province de Québec, excepté en matière commerciale, diffère des lois des autres provinces. Dans ces causes, il y a donc toujours deux juges de la province de Québec, à moins que les parties n'en décident autrement. Mon honorable ami sait comme moi, que dans beaucoup de causes de la province de Québec, cette précaution n'est pas nécessaire, dans les causes relevant du droit commercial, par exemple, où tous les juges ont une égale compétence.

M. BERGERON : Ne pourrait-on pas faire ce qui a lieu à Montréal lorsque, pour une raison ou pour une autre, un juge est obligé de se récuser. Dans ce cas, le juge en chef est autorisé à nommer un juge *ad hoc*. Si la même règle pouvait être adoptée ici, par le département de la Justice, par exemple, cela éviterait bien des inconvénients.

M. FITZPATRICK : Parfaitement et cette question est actuellement à l'étude. Mais je reviens à la remarque de mon honorable ami, relative à l'absence d'un juge de la province de Québec. Le juge qui serait appelé à le remplacer devrait être choisi dans la province de Québec et je crois qu'on devrait faire la même chose pour toutes les provinces. Ces dispositions peuvent être prises pendant la présente session, mais on comprendra que lorsqu'il s'agit de la constitution des tribunaux, je tiens à procéder lentement et je ne veux rien faire avant de consulter le juge en chef et les juges de la cour suprême.



M. R. L. BORDEN : L'appel au comité judiciaire a toujours lieu en vertu d'une permission spéciale ?

M. FITZPATRICK : Oh oui; il faut une permission spéciale pour en appeler de la cour suprême au comité judiciaire.

M. R. L. BORDEN : A moins qu'il ne s'agisse d'une décsion de la cour d'amirauté.

M. FITZPATRICK : Je ne sais pas au juste.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il y a appel des décisions de la cour d'amirauté.

M. FITZPATRICK : Naturellement, il y a appel devant le conseil privé, car notre cour d'amirauté, est en réalité, une délégation de la cour d'amirauté d'Angleterre.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'il est expédient que les juges certifient leurs décisions, pour l'information du conseil privé?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. R. L. BORDEN : A part cela, je préférerais que les juges répondent à la question et donnent l'opinion de la majorité du tribunal, comme cela se pratique au comité judiciaire. Les lords dissidents du conseil privé, peuvent être d'une opinion bien différente, mais ils ne l'expriment pas. Dans tous les cas, quand il y a possibilité d'un appel, il est préférable d'avoir l'opinion de la minorité, pour l'usage du tribunal d'appel.

M. FITZPATRICK : Je crois que lorsqu'il y a appel, l'appelant devrait avoir virtuellement le droit de connaître l'opinion des juges dissidents.

Sur le préambule.

M. R. L. BORDEN : J'ai encore une question à poser. Je crois que la plupart des législatures provinciales ont adopté des lois permettant de demander l'opinion d'une cour provinciale sur la constitutionalité d'une loi de la province. Je sais qu'une telle loi existe dans la Nouvelle-Ecosse et dans Ontario aussi, je crois.

M. FITZPATRICK : Je sais qu'il y en a eu dans Ontario.

M. R. L. BORDEN : Nous ne sommes pas exposés à ce qu'il y ait juridiction concurrente ?

Il y aura toujours possibilité d'appel, dans tous les cas, d'un jugement d'une cour provinciale, avec permission spéciale du comité judiciaire.

M. FITZPATRICK : Exactement. Je sais que dans la province de Québec on peut en appeler directement au comité judiciaire sans aller devant la cour suprême. C'est-à-dire que lorsque vous avez atteint la cour d'appel vous avez le choix entre le conseil privé et la cour suprême, et je suppose que c'est une question qui doit être réglée par statut provincial.

M. R. L. BORDEN : Dans notre province il faudrait avoir une permission spéciale pour en appeler d'un jugement comme celui dont j'ai parlé, mais dans les cours civiles où la somme en litige dépasse un certain chiffre, $1,500 ou $2,500, on peut choisir l'appel au conseil privé si l'on veut.

M. FITZPATRICK : C'est exactement comme cela dans Ontario.

(Rapport est fait du bill.)

## 2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LA PREUVE.

Le projet de loi (bill n° 68) tendant à modifier de nouveau la loi concernant la preuve est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Ce bill est rendu nécessaire par un jugement de la cour suprême dans une cause un peu célèbre de la province de Québec, celle du Roi contre Gosselin, dans laquelle les juges de la cour suprême ont prétendu que le mot " compétent " dans la loi telle qu'elle existe aujourd'hui veut dire "astreint", et que l'on peut obliger un mari ou une femme à comparaître comme témoin de la couronne devant une cour criminelle. Afin d'empêcher que l'on donne à l'avenir à la loi une interprétation que l'on n'a, je crois, jamais voulu lui donner, je propose ce bill qui fait du mari ou de la femme un témoin compétent pour la défense, mais non un témoin qu'on peut contraindre, et naturellement à qui on ne peut demander de divulguer aucune chose qui s'est passée pendant le mariage. Je voudrais proposer un amendement à ce bill et je demanderai que l'on omette les mots "en adressant la parole au jury" dans le deuxième paragraphe, qui se lit comme suit :

Il ne sera pas permis au juge ni à l'avocat de la poursuite de faire de commmentaires sur le refus de témoigner d'un accusé, ou de la femme ou du mari de l'accusé, en adressant la parole au jury.

Il est facile de comprendre qu'un avocat dans le cours du procès peut très bien faire une réflexion qui serait aussi fatale au malheureux prisonnier que s'il la faisait dans son discours au jury. Je suis reconnaissant à un juge de la cour d'appel d'Ontario qui, après avoir examiné ce bill, a appelé mon attention sur ce point, et je propose en conséquence d'amender ce paragraphe. Je propose donc que l'on enlève dans la troisième et la quatrième ligne du paragraphe 1 ces mots "en adressant la parole au jury".

M. LANCASTER : Je demanderai à l'honorable ministre de la Justice si ceci s'appliquerait dans le cas d'une personne qui veut avoir un procès sans jury.

M. FITZPATRICK : Certainement. Je n'avais pas pensé à cela, mais il y a souvent des causes très sérieuses dans lesquelles les personnes demandent un procès sans jury.

M. LANCASTER : J'ai eu l'occasion d'entendre devant des juges de cour de comté devant lesquels je défendais des personnes qui avaient choisi un procès sans jury, les avocats de la Couronne dire au juge que l'avocat de la défense ne voulait pas laisser examiner comme témoin un défendeur compétent à témoigner en sa faveur, et j'ai dû protester plus d'une fois et faire remarquer que l'avocat de la couronne n'avait pas le droit d'appeler l'attention du juge sur le fait qu'un défendeur qui pouvait être témoin refusait de témoigner. Je demanderai qu'on rédige le bill de manière que dans un procès sans jury un avocat n'ait pas le droit d'appeler l'attention du juge sur le fait que son adversaire aurait pu faire entendre son client comme témoin s'il l'avait voulu.

M. FITZPATRICK : Cela serait une violation directe de cet article.

M. R. L. BORDEN : Si le brouillon du bill que j'ai devant moi est exact, il me semble que l'amendement proposé contient une autre restriction. La loi actuelle se lit comme suit :

4. Toute personne accusée d'une offense, et la femme ou le mari, suivant le cas, de l'accusé sera un témoin compétent, qu'elle soit accusée séparément ou conjointement avec une autre personne.

L'amendement que l'on propose insère les mots " pour la défense ", après les mots " témoin compétent ".

M. FITZPATRICK : C'est fait à dessein, afin qu'on ne puisse pas l'astreindre. Le défendeur peut s'offrir comme témoin s'il le veut, ou le mari ou la femme du défendeur peuvent être témoins compétents pour le défendeur.

M. R. L. BORDEN : Mais supposons qu'un témoin consente à témoigner en faveur de la poursuite, il me semble que l'amendement proposé l'en rend incapable.

M. FITZPATRICK : Il serait incompétent.

M. R. L. BORDEN : C'est fait intentionnellement, alors ?

M. FITZPATRICK: Oui.

M. R. L. BORDEN : Vous voulez que le mari et la femme cessent d'être témoins compétents pour la poursuite ?

M. FITZPATRICK : Excepté en certains cas.

M. R. L. BORDEN : Qui sont énumérés plus loin ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. BERGERON : Dans un cas de meurtre ?

M. R. L. BORDEN : Oui. Y a-t-il une raison particulière pour faire ce changement ?

M. FITZPATRICK : Les relations entre mari et femme sont telles qu'il n'est pas désirable que l'un ou l'autre soit astreint à comparaître comme témoin pour ou contre l'autre.

M. R. L. BORDEN : Ils ne seraient pas astreints si vous n'effaciez pas ces mots. Ils seraient simplement compétents.

M. FITZPATRICK : Oui, ils seraient compétents. Mais il n'est pas désirable qu'ils le soient dans ces causes. Ce n'est certainement pas la loi en Angleterre, et ce n'était pas la loi au Canada avant l'adoption de notre loi sur la preuve.

M. R. L. BORDEN : Ils ne sont pas compétents, même en Angleterre ?

M. FITZPATRICK : Non, ils ne sont pas compétents. Je croyais avoir la loi anglaise devant moi, mais je ne l'ai pas. C'est là cependant le souvenir que j'en ai.

M. R. L. BORDEN : Peut-être que l'honorable ministre ne refusera pas de laisser ce bill en suspens afin que l'on puisse étudier ce point un peu plus longuement. La tendance en Angleterre et dans notre pays est de rendre tous les témoins compétents sans restriction aucune, excepté lorsqu'il s'agit de relations entre mari et femme. On abandonne entièrement l'idée fondamentale de la loi commune qui voulait qu'une personne qui avait le plus léger intérêt quelconque dans un procès, ne pouvait être témoin compétent. Nous ferions un changement très important dans la loi si nous adoptions l'amendement qui est proposé, et il est peut-être bon de réfléchir un peu si nous devons aller aussi loin que cela. A part cela, je suis de la même opinion que le ministre de la Justice au sujet de l'amendement qu'il propose. S'il n'a pas d'objection, je voudrais avoir un peu de temps pour étudier ce point.

M. FITZPATRICK : Je n'ai aucune objection. Dans les causes civiles il est très désirable de donner toute la latitude possible afin de découvrir la vérité, et la tendance de nos jours est d'obliger toutes les parties à un procès, excepté lorsqu'elles ont des relations de parenté entre elles, à servir comme témoin. Dans les causes criminelles, la loi a toujours protégé, et il est désirable qu'elle continue à protéger autant que possible les relations qui existent entre mari et femme.

M. R. L. BORDEN : Supposons qu'un mari brutal séparé de sa femme depuis un grand nombre d'années, commette un assaut très grave ou même un meurtre en sa présence, et qu'elle soit parfaitement consentante à témoigner ; en vertu de la loi telle qu'elle existait auparavant, elle pourrait témoigner, sans y être forcée, mais en vertu de l'amendement que l'on propose présentement elle pourrait témoigner en faveur de son mari et non pas contre. Je voudrais avoir le temps d'étudier si nous devons ou ne devons pas aller aussi loin que cela.

M. FITZPATRICK : Le cas que mentionne mon honorable ami est possible mais il n'est pas probable. Il est possible que la femme ait un intérêt à témoigner contre son mari. Je crois que si l'on considère les deux côtés il est plus sage d'empêcher le mari et la femme d'être mis en conflit dans une cause de ce genre. Il faudrait qu'il existe un état de choses bien peu conforme aux lois naturelles, pour qu'un témoignage de ce genre devienne jamais nécessaire.

M. CLARK : Je demanderai au ministre de la Justice si les exceptions contenues dans l'annexe C se rapportent aux cas de bigamie, de manière que la première femme puisse rendre témoignage contre son mari.

M. FITZPATRICK : Oui, les articles 275 et 276 prévoient les cas de bigamie.

(L'article est réservé.)

Il est fait rapport à la Chambre de l'état de la question.

## INTERPELLATION SUR L'ECROULEMENT DE LA NOUVELLE TOURELLE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de se déclarer en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Je demanderai au ministre des Travaux publics s'il n'a pas d'autres informations à nous donner au sujet de l'écroulement de la tour de l'édifice Ouest. Quel était l'inspecteur ? Quelle attention a-t-il portée aux travaux, quels sont ses certificats et son expérience ? Le ministre devrait pouvoir dès maintenant nous donner ces renseignements. Je demande aussi si l'on a commencé ou si l'on a fait une enquête, et si le ministre déposera bientôt les plans et devis sur le bureau de la Chambre ? Je crois qu'il a dit hier que les plans étaient exactement les mêmes que ceux dont on s'était servi dans la construction de l'édifice principal. Il est important que nous soyons renseignés à ce sujet le plus tôt possible, car l'accident est non seulement d'une nature très sérieuse, mais il est extrêmement rare. Qu'une construction en pierre de taille, une tour de 80 pieds de hauteur s'émiette tout à coup, et s'écroule sans un moment d'avertissement, c'est certainement une chose très extraordinaire. Il paraîtrait que la vie des ouvriers a couru beaucoup plus de danger que je le disais hier, parce que cinq ou six d'entre eux n'ont échappé à la mort qu'en prenant la fuite lorsqu'ils ont entendu tomber des pierres et qu'ils ont senti trembler l'édifice. Le ministre doit à la Chambre et au pays de donner les nouveaux renseignements qu'il a obtenus.

L'honorable CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) : A mon avis la gravité de l'accident exige que l'on fasse l'enquête la plus complète. Je n'ai pas perdu un instant pour la commencer, et j'ai appelé aussitôt un architecte du dehors. Je suis en communication télégraphique avec M. Fuller, de Toronto, un homme très éminent dans sa profession. J'ai demandé à M. Fuller de venir à Ottawa le plus tôt possible, et rien ne sera tenté pour empêcher de procéder à l'enquête la plus complète. Je n'ai pas fait d'autres démarches dans l'intervalle; j'attends le rapport de M. Fuller qui, je l'espère, me permettra d'ordonner une enquête à la suite de laquelle il sera possible de fixer exactement les responsabilités. Je puis assurer à la Chambre que je reconnais la gravité de la question, et aussitôt que j'aurai reçu le rapport de M. Fuller je le déposerai sur le bureau de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : J'ai demandé au ministre quel était l'inspecteur, quel certificat il avait, quelle était son expérience et s'il avait d'autres travaux à surveiller dans le même temps ?

M. HYMAN : Je n'ai pas d'autres renseignements que ceux que j'ai donnés hier. L'architecte du département, M. Taylor, avait l'entière direction des travaux. Je ne me suis pas encore enquis s'il y avait un inspecteur ou non. Je préférerais que la Chambre me permît d'attendre le rapport de M. Fuller avant de faire d'autres démarches. M. Fuller sera ici demain ou lundi matin, et aussitôt qu'il sera arrivé j'ordonnerai une enquête complète et j'en ferai connaître le résultat à la Chambre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas besoin de faire d'enquête pour savoir s'il y avait un inspecteur et quel était son nom.

M. HYMAN : Je veux d'abord discuter avec M. Fuller toute l'affaire et voir si l'un des employés du département est à blâmer.

M. A. BRODER (Dundas) : Il n'y a pas besoin de spécialistes pour voir bien clairement les causes de l'écroulement. Il est difficile de croire qu'à l'ombre même du département qui a le contrôle de la construction des édifices publics dans le pays, un entrepreneur pourrait s'éloigner de l'épaisseur d'un cheveu d'un devis qui a été préparé pour la construction d'un édifice. Il n'y a qu'à aller sur les lieux pour voir que le mur de brique tombé à l'intérieur est complètement séparé du mur du milieu ou de remplissage qui se trouve entre le mur de brique et le mur extérieur en pierre, lequel a environ huit pouces d'épaisseur. La pierre à l'extérieur donnait peu de résistance au mur. C'est le mur du milieu qui devait être fort, et celui du dehors devait y être lié au moyen de bon mortier ou de ciment. Ce n'est pas ce qui a été fait dans cette construction, il ne paraissait pas y avoir de liens entre le mur du milieu qui devait donner la force à l'édifice et celui du dehors. Ce dernier donnait très peu de force à la construction comme nous le savons par l'expérience d'il y a trois ou quatre ans, lorsque la partie extérieure du mur du côté sud de l'édifice de l'ouest s'est séparée du mur extérieur, et qu'on a dû la refaire. Est-il possible réellement que le département auquel préside l'honorable ministre permette de construire un édifice d'après un devis qui ne lui donne aucune force ? Je ne prétends pas dire que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics devrait surveiller personnellement les travaux ; nul ne s'attend à ce qu'il en soit ainsi, mais son département est rempli de fonctionnaires, des spécialistes comme on les appelle, et il semblerait que plus le spécialiste est expert moins bon est l'ouvrage. On a poussé la science si loin que nous pouvons voir mieux que d'autres personnes, mais le mal est qu'à la fin nous nous trompons tous. J'ai pris la peine de me procurer—je ne sais trop comment appeler ça, car il faudrait être un spécialiste pour dire si c'est du mortier, de la chaux ou du ciment.

M. SPROULE : Du sable.

M. BRODER : Non, du remplissage.

M. HYMAN : Puis-je demander à l'honorable député où il s'est procuré l'échantillon qu'il a dans la main ?

M. BRODER : Je suis monté à l'intérieur de l'édifice, non par simple curiosité car le public est intéressé à savoir avec quoi nos édifices sont construits ;—je suis allé sur le toit, et j'ai pris cet échantillon du mur au sommet de la tour. Il n'y a pas de liens dans le mur. Je prendrai la liberté d'envoyer cet échantillon à l'honorable ministre afin que s'il ne l'a pas vu encore il puisse le voir maintenant. J'apprends que la partie supérieure de ce mur a été construite pendant les jours froids de l'hiver, et il n'y a apparemment aucun lien quelconque pour tenir ensemble les matériaux qui sont supposés assurer la solidité du mur. On dit qu'on a commis la faute de ne pas mettre des tiges en fer ou des liens en bois. Les liens en bois n'ont pas pour objet de tenir un mur ensemble ; on les met pour y fixer d'autre bois sur lequel on pose la latte. Mais on a construit cette tour suivant le devis et qu'est-il arrivé ? Lorsque le dégel est survenu, cette chose que l'on appelle du mortier, s'est amollie et la tour s'est écroulée. Sa chute est peut-être prophétique, parce que je crois qu'on l'appelait la tour Laurier.

Nous pouvons en conclure que les pieds du gouvernement ne sont pas de bronze mais d'argile, parce que le tout s'écroule. Cela doit sûrement donner à songer à la droite. Je ne crois pas que l'entrepreneur pouvait s'écarter du devis ; mais si c'est de cette manière que l'on construit les édifices publics dans tout le pays, malgré

les sommes considérables que le département des Travaux publics y dépense, c'est une question à laquelle le public doit porter un vif intérêt. Je suppose que personne ne l'admet mieux que l'honorable ministre lui-même. Je sais très bien que la marche des soldats ou la course d'un chien sur un pont est quelquefois dangereuse, même lorsque le pont est solide ; mais dans ce cas-ci il n'y a pas eu de piétinement pour faire tomber la tour. Six hommes sont montés sur le toit pour y poser le cuivre et la tour est tombée. Il n'y avait pas de vent, pas de tempête; c'est tout simplement un cas d'incapacité de la part des fonctionnaires du département. J'examinais l'édifice l'autre jour et avec le peu de connaissance en architecture que je possède, je me disais que cette tour n'améliorait aucunement l'apparence de l'édifice, qui aurait été aussi beau sans elle.

Je ne croyais pas que les événements viendraient si vite à mon aide, en la faisant disparaître. Elle est écroulée actuellement, et je serais d'avis qu'on ne la relève pas, parce que suivant moi l'effet architectural de l'édifice sera meilleur sans elle. On demandera peut-être l'avis de spécialistes à ce sujet ; je vous donne mon opinion gratuitement. Et maintenant l'honorable ministre peut-il me dire de quelle sorte de mortier on s'est servi dans la construction de cette tour ? Est-ce du sable et de la chaux ou du sable et du ciment ?

M. HYMAN : Je ne veux pas prévoir quel sera le rapport de l'architecte ; je ne m'en sens pas la compétence. L'honorable député semble croire qu'il est lui-même assez connaisseur pour discuter la question, et dire où porter le blâme. J'avoue que j'en suis incapable. Je veux avoir le rapport des spécialistes avant de dire où est la faute.

M. BRODER : Je crois que dans les devis on demandait du mortier et du sable, ou du sable et du ciment. Voilà sûrement une question à laquelle l'honorable ministre peut répondre.

M. HYMAN : Je ne puis certainement pas répondre à cette question dans le moment. Durant l'enquête, je me propose de faire analyser le mortier.

M. BRODER : Si l'édifice a été construit conformément au devis, et si cet ingrédient que j'ai envoyé au ministre est conforme aussi au devis, il n'est pas étonnant que la tour soit écroulée parce qu'il n'y a rien non plus pour lier la brique au mur du milieu. Ce sont là des choses qui n'exigent pas les connaissances d'un spécialiste ; il suffit qu'un homme voie clair pour découvrir où est le défaut. Quiconque connaît quelque chose en fait de ciment sait que l'on ne peut construire un édifice qui soit solide avec un ciment qui gèle après qu'on s'en est servi. On a fait une faute en laissant construire cet édifice pendant l'hiver. Je sais que l'on construit avec succès des édifices pendant l'hiver en se servant de ce qu'on appelle du mortier chaud ; mais si l'on s'est servi de ciment dans la construction de cette tour pendant les jours froids de l'hiver, alors je crois que ceux auxquels était confiée la surveillance des travaux ne prenaient certainement pas les intérêts du pays comme des fonctionnaires du département des Travaux publics devaient le faire.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Monsieur l'Orateur, comme j'ai une grande expérience dans la construction des ponts et murs en ciment, j'ai eu la curiosité de faire une inspection de l'édifice où cet accident est arrivé, et je suis absolument de l'avis de mon honorable ami de Dundas (M. Broder) qu'il y a là un indice très clair que le Gouvernement actuel s'en va en décadence.

Une VOIX : Nous avons déjà entendu cela.

M. ARMSTRONG : J'ai ici un spécimen du remplissage que l'on a mis entre les murs de cette tour. Au lieu d'être du sable ou du gravier, mêlé comme il doit l'être avec du ciment, et bien lié ensemble, je découvre que de grands espaces du plafond étaient simplement remplis avec des cendres. J'ai des échantillons de la cendre dont on s'est servi pour le remplissage et je ne vois pas comment aucun homme puisse espérer élever une tour à cette hauteur qu'on voulait lui donner, et croire qu'elle pourrait rester debout avec des matériaux semblables à ceux que l'on a trouvés dans le mur du milieu.

Non seulement il est de notre devoir d'appeler l'attention du Gouvernement sur cet accident, mais je veux aussi appeler celle du ministre des Travaux publics sur deux des constructions que le Gouvernement fait élever présentement sur les bords du lac Huron. Le ministre des Travaux publics a consenti il y a quelques années à construire un quai à la petite ville de Saint-Joseph. En réalité, il n'y a vraiment pas de ville en cet endroit, bien qu'il y ait une localité connue sous ce nom. Le ministre cependant s'est rendu dans le district, a consenti à construire le quai et on y a dépensé plusieurs milliers de dollars. Mais on est encore à voir un navire y accoster, et l'année dernière le quai a été emporté par les eaux du lac Huron. Si le ministre visite les bords du lac, il y trouvera des morceaux du quai dispersés jusqu'à Sarnia. Ce n'est là qu'un exemple des travaux faits par le Gouvernement. Le quai avait été tout simplement construit sur le sable qui forme le fond du lac et les vagues l'ont emporté. Je veux aussi appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait qu'à Grand Bend, en dépit des avertissements qu'un grand nombre de personnes lui ont donnés, n'était pas construit d'une manière solide, on a persisté à le construire sur le sable et

le résultat est que l'eau l'a miné par en dessous, et qu'il se démolit graduellement. Ce quai a coûté $20,000.

J'ai peine à croire que le ministre soit au fait de la manière dont ses employés conduisent les travaux de son département, et je veux lui faire comprendre la nécessité qu'il y a pour lui de veiller davantage à ce que les inspecteurs et les autres fonctionnaires de son département soient des hommes plus soigneux et plus capables. Si le ministre veut faire une enquête sur les travaux à Grand-Bend, il verra que le brise-lames a été simplement construit sur un fond de sable et qu'ensuite on a commencé à creuser à quelques pieds de distance seulement. Comment pouvait-on dans ces circonstances, espérer que le môle resterait en place ? J'espère sincèrement que cet accident de la tour apprendra au ministre à être plus soigneux à l'avenir dans l'érection des édifices publics du pays.

M. PETER ELSON (Middlesex-est) : Plus que tous les autres, les édifices construits par le Gouvernement devraient être solides, afin de ne pas mettre en danger la vie des personnes qui passent auprès ou qui les fréquentent. Il y a quelques jours seulement je passais près de cet édifice et j'ai raison de remercier la Providence que l'accident n'ait pas eu lieu pendant que je me trouvais là. Je ne suis ni entrepreneur ni architecte, mais j'ai vu construire beaucoup d'édifices ; j'ai vu faire plusieurs travaux en pierre et en ciment, et lorsque l'accident est arrivé à cette tour, je suis allé naturellement examiner les ruines. Ce qui m'a surpris, c'est que cette tour construite comme elle l'était, soit restée debout aussi longtemps. Je ne sais pas ce que le devis demandait, mais je pense que l'on n'a pas employé de ciment. Il n'y avait pas non plus de pierre pour lier le tout ensemble. Je n'ai pu voir de pierre assez longues pour aller d'un côté à l'autre du mur. Les différentes parties de ce mur ont tout simplement été construites l'une auprès de l'autre sans rien pour les lier ensemble. J'espère que cet accident servira de leçon au Gouvernement, et qu'il sera plus soigneux à l'avenir dans la construction des édifices publics.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest): Comme j'ai accompagné mon honorable ami de Dundas (M. Broder) dans la visite qu'il a faite au sommet de la tour Laurier, afin d'y recueillir un peu du ciment dont on s'est servi dans la construction de cette tour, je veux saisir cette occasion de dire ce que j'ai vu. En justice nous avons cru que nous devions aller au sommet de la tour, là où la rupture s'est produite. Je m'y connais en ciment, et l'on doit supposer naturellement que dans une construction de ce genre le devis devait sûrement exiger que l'on emploie du ciment. Mais après avoir examiné le sommet de la tour avec mon honorable ami de Dundas (M. Broder) nous n'avons pu voir que du sable, et ce qui m'a surpris, c'est que la tour soit restée aussi longtemps debout. Bien que cet accident soit un malheur pour l'entrepreneur, car le ministre des Travaux publics nous a dit que le Gouvernement avait une garantie, ça été un bonheur pour le pays que la tour se soit écroulée ainsi, parce que cet accident a appelé l'attention de la Chambre sur le fait qu'il doit y avoir certainement beaucoup de négligence chez les fonctionnaires du département. Si on construit les autres édifices de la même manière, cet accident devrait engager le ministre à prendre de prompts moyens pour remédier à ces défauts, et j'espère qu'il fera au sujet de cette affaire une enquête sérieuse, et destituera immédiatement les coupables.

M. T. CHISHOLM (Huron-est) : Voici une des occasions dans lesquelles ceux qui ont quelques connaissances dans la construction ne devraient pas hésiter à exprimer leurs vues. Je remarque généralement qu'il n'y a que les avocats qui parlent dans cette Chambre, et cela a sans doute sa raison d'être, puisque nous passons la plus grande partie de notre temps à faire des lois; mais dans les circonstances présentes, je crois qu'il est de mon devoir de faire connaître mon opinion. Je suis entrepreneur de profession. Non seulement j'ai fait les plans d'un village, et je l'ai baptisé, mais j'ai construit pendant ma vie assez d'édifices pour faire un village assez grand. Et mieux encore, j'ai été pour la plupart du temps mon propre architecte et j'ai fait les plans et devis moi-même. De sorte que, monsieur l'Orateur, je crois avoir quelques connaissances dans cette matière. Je suis allé voir les ruines de la tour écroulée et j'ai été étonné, stupéfié par ce que j'ai vu. Je voudrais que les cultivateurs du comté de Huron puissent venir ici et voir ces ruines. Ce serait la plus grande leçon politique qu'ils auraient reçue dans toute leur vie, car il n'y a pas un cultivateur dans mon comté qui voudrait accepter d'un entrepreneur un ouvrage fait de cette manière, même s'il était pour une étable. Je n'ai pu m'empêcher, en examinant ce que j'avais sous les yeux, de songer aux récits que j'entendais faire autrefois à propos du bloc Langevin, et je faisais la réflexion que les faits dans les deux cas montraient la différence entre les méthodes des deux partis. On parlait autrefois du scandale du bloc Langevin, mais tous les députés peuvent aujourd'hui examiner cet édifice qui est construit sur le roc, qui a belle apparence, qui est solide, qui n'offre aucun danger, et dont le coût est raisonnable. D'un autre côté voici un édifice érigé par ce Gouvernement qui ne peut même pas supporter son propre poids. La tentative des honorables ministres de copier leurs prédécesseurs dans la construction d'édifices publics me rappelle l'histoire que je lisais dans mon livre de classe lorsque j'étais à l'école. Un geai s'était paré des plumes du paon, et il se pa-

vanait croyant qu'il était beau. Les libéraux avaient l'habitude de s'appeler réformistes, mais ils n'étaient pas satisfaits de ce nom, et non contents de nous voler notre politique ils nous volèrent aussi notre nom, ou au moins la moitié de notre nom, car nous sommes fiers de nous appeler conservateurs-libéraux. Le gouvernement semble vouloir justifier au moins d'une manière le nom que son parti nous a pris s'il ne peut pas le justifier d'une autre, car il se montre très libéral envers les entrepreneurs. Mais les plumes empruntées sont tombées, et l'oiseau nous apparaît dans toute sa laideur.

M. WILLIAM WRIGHT (Muskoka): Monsieur l'Orateur, je suppose que nous avons plus d'un objet en vue lorsque nous érigeons des édifices publics. Nous en construisons dans les cités et dans les grandes villes de l'Atlantique au Pacifique, et nous en construisons aussi quelquefois dans les petits villages lorsque les exigences politiques le demandent. Je suppose que le premier but que l'on se propose en les construisant est qu'on les utilisera pour les services publics auxquels on les destine. Mais j'estime que nous avons aussi un autre objet en vue. On doit s'attendre que chaque édifice que l'on construit dans une localité servira d'exemple non seulement de beauté architecturale mais de tout ce qui mérite d'être suivi et copié dans une construction bien faite. Je crois que ces édifices publics nous coûtent de cinquante à cent pour cent de plus que des constructions semblables coûteraient à des particuliers. Puisque l'on dépense autant d'argent, nous devons naturellement nous attendre à avoir des édifices de première classe, des édifices sur lesquels le peuple peut se fier, et dont il peut suivre en toute sûreté le mode de construction. Je suis allé examiner les ruines de la tour écroulée, et je dois dire que je n'ai jamais vu nulle part un ouvrage plus mal fait. J'aime à visiter les édifices dans les différentes localités par où je passe. Je ne parlerais pas de ce sujet dans la présente occasion si je n'étais fortement convaincu qu'il y a parmi les entrepreneurs du pays une tendance générale à négliger leurs travaux. Je ne parle pas seulement des édifices construits par le Gouvernement actuel, mais aussi d'autres vastes constructions. Je crois qu'il est grand temps d'appeler l'attention du peuple sur cette tendance.

J'ai vu plus d'un mur creux—des murs n'ayant que deux faces et dont l'espace entre ces deux faces étaient rempli de boue ou de tout ce que l'entrepreneur pouvait trouver. Il y a urgence à appeler l'attention du public sur la nécessité de bien construire nos édifices. Si cet écroulement—et comme les honorables députés qui m'ont précédé, je remercie Dieu qu'il n'y a pas eu de pertes de vie—a pour effet d'appeler l'attention non pas seulement du Gouvernement, mais de la population du pays sur la nécessité de surveiller avec soin la construction de nos édifices publics, cette perte ne sera pas sans compensation.

M. WM JACKSON (Elgin-Ouest) : Je regrette que mon devoir de membre du Parlement m'oblige à émettre mon avis au sujet d'un état de choses comme celui que cet accident vient de mettre à jour. Si l'on se reporte à cinquante ou cent ans en arrière, on trouve que nos grands édifices ont toujours été construits exclusivement en pierre. C'est le cas pour tous les anciens édifices dans la capitale. C'était la manière de construire dans la première partie du 19e siècle. Mais peu d'années avant la fin du dernier siècle on a inauguré un nouveau mode de construction qui sera tout aussi forte et coûtera beaucoup moins cher. Je veux parler de la construction en ciment. Je n'ai aucun doute que si l'on s'était conformé aux plans et devis de l'aile ajoutée à l'édifice Ouest nous aurions eu un édifice à toute épreuve. Il paraît y avoir aucun doute que l'un des matériaux qui étaient supposés devoir entrer dans la construction de l'édifice n'y était pas—le ciment—et voilà pourquoi la tour s'est écroulée. Nous nous plaisons à répéter que le 20e siècle sera le siècle du Canada tout comme le 19e a été le siècle des Etats-Unis. Parmi les développements qui se produisent présentement et qui nous donnent l'espoir que cette prophétie sera remplie, il y a une industrie qui a été établie récemment et qui sera un des éléments les plus importants dans le progrès du pays. Je veux parler de l'industrie du ciment. Mais que fait le Gouvernement en permettant d'exécuter des travaux comme ceux que l'on a exécutés à l'édifice Ouest.

L'action du Gouvernement aura inévitablement pour effet de faire croire aux gens mal renseignés que le ciment ne convient pas pour ce genre de travaux. Cela ne peut que nuire à la grande industrie que nous avons inaugurée.

La Chambre me permettra de lui donner quelques exemples pris dans le comté d'Elgin que je représente. Le ministère des Travaux publics est un des plus importants du Gouvernement. Dans le comté d'Elgin nous l'appelons "Notre département des améliorations publiques". Notre comté a agrandi et amélioré nos édifices publics, tout autant que l'ont fait les particuliers. Ce mouvement a été commencé il y a douze ou quinze ans. Pendant un certain temps nous avons cru que le département des Travaux publics n'était pas à la hauteur de la situation. Nous avons arrêté la construction de tous les édifices fédéraux dans le comté et nous avons fait faire une inspection soigneuse des travaux en voie d'exécution. Mais avant de faire l'inspection nous avons demandé les meilleurs spécialistes que nous pouvions trouver dans la province d'Ontario et nous les avons invités à venir dans notre comté nous donner leur opinion sur la question de savoir si du ciment et de la pierre mêlés ensemble convenaient chez nous, et

d'examiner l'ouvrage qui avait été fait par les entrepreneurs dans notre comté.

Nous sommes allés plus loin que cela et nous leurs avons demandé d'examiner chaque ouvrage en détail qui avait été fait dans le comté d'Elgin pendant le cours de l'année. Nous avons dit : Nous nous lançons dans une entreprise dont il est difficile de prévoir la fin ; examinons si cette nouvelle manière de faire la maçonnerie en pierre, sable et ciment vaut autant que l'ancienne manière. Si elle ne doit pas donner des résultats permanents nous allons la mettre de côté. Nous avons découvert—et j'avertis le ministre des Travaux publics que je crois que nous allons découvrir que la même influence s'est fait sentir dans le cas de plusieurs inspecteurs—que nos inspecteurs n'avaient pas les capacités suffisantes ; qu'ils avaient été nommés par des conseillers municipaux ou par des commissaires pour des motifs d'amitié et non à cause de leurs connaissances de la nature des travaux à surveiller.

Nous avons changé cela et nous avons nommé inspecteurs des personnes indépendantes des conseillers de comté, des gens qui connaissent leur besogne, et dans le comté d'Elgin aujourd'hui nous trouvons que ce ciment a remplacé la pierre, non pas encore dans la construction des édifices du gouvernement, mais dans tous les grandes entreprises particulières, les manufactures et même les demeures privées. C'est peut-être peu de chose, mais c'est une de ces choses qui, unies à d'autres, fond du Canada ce qu'il est aujourd'hui. On fait dans tous les comtés du Canada des travaux semblables à ceux du comté d'Elgin. Il y en a cinq cents qui se poursuivent ou que l'on fera en se seryant des mêmes matériaux que l'on aurait dû mettre dans la tour, mais dont l'absence a été la cause de l'écroulement. Nous sommes ici le corps délibérant le plus élevé du Canada. On s'attend que nous exécuterons les travaux tellement bien que les petites municipalités pourront dire : Les autorités fédérales ont agi de telle et telle manière et nous allons prendre modèle sur elles. J'espère qu'il résultera quelque bien de cet accident par le fait même des défauts qu'on a découvert dans l'ouvrage. Je demande au ministre des Travaux publics de veiller, et je demande à tout le Parlement de l'aider en cela, qu'il n'y ait pas de semblables défauts dans les cinq cents ou mille différents travaux qui se font dans tout le Canada présentement. Quelques orateurs précédents ont fait observer que cette construction avait été faite en hiver. Si la rigueur de la saison empêchait de faire l'ouvrage comme il devait être fait, pourquoi le continuait-t-on ? Je ne crois pas que le froid soit la cause de l'accident. Dans le comté d'Elgin les municipalités ont fait les travaux de même genre pendant l'hiver, et quelques-unes des plus grandes institutions du Canada ou des Etats-Unis ont aussi à faire des travaux de même genre en ciment en plein cœur d'hiver, et ces constructions ne s'écroulent pas comme celle-ci s'est écroulée. J'espère et je suis sûr que le ministre des Travaux publics et que le Parlement ordonneront une enquête complète au sujet de cet accident. Si la partie qui s'est écroulée est mauvaise, je dis qu'il est possible que tout le reste de l'édifice ne soit pas ce qu'il devrait être, et que l'on devrait faire une enquête sérieuse. Cette enquête devrait s'étendre à toutes les parties du Canada, afin que nous puissions savoir si l'on pratique dans tout le pays les mêmes méthodes qui ont été suivies à Ottawa. Dans le petit village d'Elgin, où je demeure, on a donné à l'entreprise des travaux qui coûteront $100,000, et dans l'exécution desquels sont employé les mêmes matériaux que l'on aurait dû employer dans la construction de cette tour. C'est pourquoi je dis que l'on devra donner plus de soin à ces travaux qu'on en a donné à ceux de la tour. Je crois que si l'entrepreneur s'était conformé strictement au cahier des charges cette tour ne serait pas là où elle est aujourd'hui.

M. AVERY (Frontenac) : Je crois que les discours qui ont été prononcés sur cette question seront d'un grand bénéfice à la population, surtout dans les endroits où il se fait des travaux et j'espère que le Gouvernement, s'il persiste dans son projet d'ajouter à ce magnifique édifice une structure qui sera appelée la tour Laurier, devra veiller à ce que cette tour soit mieux construite que celle qui vient de s'écrouler.

M. BUREAU : L'honorable député voudra-t-il nous dire où et quand cette tour a été baptisée du nom de " Laurier " ?

M. FOWLER : Il n'est pas étonnant que vous en ayez honte.

M. AVERY : C'est dans les journaux que j'ai vu cette tour appelée ainsi. Le Gouvernement ne mérite certainement pas de félicitation pour avoir permis l'emploi de matériaux comme ceux qui sont entrés dans cette construction. Pas un homme un peu au fait dans la construction des édifices ne permettrait l'emploi de matériaux d'aussi pauvre qualité pour lui-même. Il est heureux que l'accident ne se soit pas produit dans un autre moment, car il aurait pu causer la mort de plusieurs personnes. Mon avis est que l'on devra faire un examen complet de tout l'édifice, et je pense qu'il faudra démolir toute l'aile et la reconstruire, si l'on veut qu'elle soit sûre. Il est du devoir du ministre des Travaux publics, je crois, de faire faire l'examen de la partie de l'édifice qui est encore debout, et s'il est constaté qu'il est fait avec les mêmes matériaux que ceux que l'on a trouvés dans cette tour, il est temps que l'on démolisse le tout. On a beaucoup parlé de l'édifice Langevin et de l'argent qu'il a coûté au pays. S'il a coûté cher, nous avons au moins un édifice dont on peut être fier. Il y a plusieurs années qu'il existe et il existera encore pendant longtemps. Ce n'est pas

comme la structure qui s'est écroulée avant d'être finie. Je ne pense pas que l'on ait employé assez de ciment et de sable dans la construction de cet édifice. En toute nécessité on devrait faire un examen complet de cette construction et on devra exiger qu'on y mette des pierres pouvant lier le mur d'une face à l'autre. Je n'ai jamais vu faire une construction de ce genre sans y mettre des pierres qui la lient, et ceux qui ont construit cette tour ne devaient pas connaître leur métier. Dans la reconstruction que l'on y fera on devrait exiger que l'on se serve de pierre assez grande pour lier le mur et que l'on emploie de bon ciment. Nous avons du ciment en quantité au Canada, et cet édifice a coûté assez cher pour qu'on s'en serve.

Il vous serait possible de trouver dans les champs de la meilleure pierre que celle dont on s'est servi à l'intérieur de ce mur; elle n'est pas taillée et n'est pas placée comme elle devrait l'être. J'espère que le ministre va s'enquérir de l'affaire et voir à ce que ceux qui étaient chargés de la conduite de ce travail soient sévèrement punis de leur négligence qui a occasionné au pays de si lourdes pertes.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : On dit souvent, et avec raison, que de grandes catastrophes sont nécessaires pour mettre fin à certains abus qui prennent racine dans un pays: pertes de vie occasionnées par un accident de chemin de fer ou de bateau à vapeur, incendie ou écroulement d'un bâtiment, explosion dans une mine. Mais dans chacun de ces cas on fait généralement une enquête minutieuse en raison des dommages qui ont été causés. Heureusement pour ceux qui travaillent dans ce bâtiment, grâce au secours de la Providence, il n'y a pas eu de pertes de vie. Il aurait pu fort bien en être autrement ; car moins d'une demi-heure avant l'accident, j'ai observé des ouvriers occupés à travailler sur le toit du bâtiment. S'ils ont été sauvés, c'est grâce à l'intervention de la Providence. Et si cet accident a pour effet de porter plus vivement à l'attention du public ce qui se passe et de faire cesser d'autres abus qui semblent vouloir s'implanter dans notre pays relativement à la dépense des fonds publics, on pourra dire que cette catastrophe a son bon côté. Il est certaines époques dans la vie d'un peuple où, par suite d'une certaine léthargie qui s'empare de lui, on n'arrive pas à lui faire saisir l'importance des événements qui se passent sous ses yeux. Il faut alors de grandes catastrophes pour le faire sortir de son indifférence. Ce n'est pas là, il est vrai, ce qu'on peut appeler une grande catastrophe ; mais, par suite des circonstances particulières dans lesquelles elle s'est produite, l'opinion publique, je pense, va en être frappée. Une des circonstances les plus remarquables de l'affaire, c'est qu'il s'agissait de la construction d'un édifice public dans la capitale même, à l'endroit où les représentants du peuple sont assemblés; et dès lors on aurait supposé que les travaux seraient exécutés avec le plus grand soin, que les plus grandes précautions auraient été prises pour que la construction eût au moins l'apparence d'être bien faite aux yeux des membres du Parlement. Or, nous constatons que ces ouvrages sont exécutés par le département des Travaux publics d'une manière qui n'offre aucune garantie pour la vie ou la propriété, et qui ne permet aucun contrôle de la dépense que l'on fait des fonds publics. Et si c'est là ce qui se passe au siège même du Gouvernement, qu'est-ce donc dans les autres parties du pays où ces travaux s'exécutent loin de la surveillance des représentants du peuple ? Il est raisonnable de supposer que les mêmes abus se commettent sur une échelle beaucoup plus grande dans les endroits éloignés de la capitale. Nous avons couru un sérieux danger, et s'il n'y a pas eu de pertes de vie il y a eu dommage à la propriété. On dit qu'il faudra dépenser $20,000 ou $25,000 pour restaurer cet édifice. C'est là une somme asez considérable, mais c'est peu de chose en comparaison des pertes de vie qui auraient pu être occasionnées par un tel accident. Quelle a été la cause de cet effondrement ? Nous avons employé des experts pour dresser les plans et préparer les cahiers de charges, et nous devons supposer que ces architectes sont des hommes de l'art qui connaissent leur affaire. Le Gouvernement est responsable ; et le ministre à la tête du département est responsable également de ces ouvrages, qu'ils soient bons ou mauvais, qu'ils soient à l'honneur ou au déshonneur du ministère ou du département.

Qui est à blâmer ? Est-ce l'architecte ? Ce n'est pas à moi de le dire ; mais c'est le devoir du Gouvernement d'employer des architecte capables, et s'il a failli à son devoir sous ce rapport, il doit rendre compte au pays de sa conduite. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard : l'honorable ministre des Travaux publics sera tenu responsable de cet accident, qu'il le veuille ou ne le veuille pas. Qui était le surveillant des travaux ? Car il devait y avoir un surveillant des travaux. Nous avons déjà eu occasion de nous plaindre à la Chambre de ce que le Gouvernement employait, pour l'exécution de certaines fonctions importantes, des gens qui n'avaient pas la compétence voulue. Il y a quelques années, nous avons découvert qu'un tailleur de Toronto était chargé de l'exécution d'importants travaux de dragage. Il n'était pas expert dans le métier, mais il n'en était pas moins chargé de l'exécution des travaux et y trouvait son profit. Quelle conclusion le public en a-t-il tiré ? Soit que le travail était mal fait ou que les choses ne se faisaient pas d'une manière régulière, nous nous plaignîmes qu'il n'était pas qualifié pour cette besogne, que, par suite de son inexpérience et de son manque de formation pratique, il ne pouvait

être considéré un expert. On nous répondit qu'on pouvait compter que cet homme exécuterait les travaux d'une manière convenable, que son intelligence, ses connaissances, et son expérience justifiaient le Gouvernement de l'avoir désigné pour la conduite de ces travaux. Dans un autre cas, c'est un peintre de Toronto qu'on choisit pour diriger l'exécution de divers travaux publics. Dans un autre cas encore, c'est un journaliste, propriétaire d'une petite imprimerie à la campagne, que le Gouvernement charge de la tâche importante de construire des ports et des brise-lames. Or, le Gouvernement a voulu justifier cette manière d'agir et a déclaré que, non seulement il n'y avait là rien de mal, mais encore que le pays n'en souffrait aucun tort. Chaque fois que nous avons signalé ces faits à l'attention du Gouvernement et du pays, on nous a toujours répondu : Nous sommes responsables, voyez les résultats de nos travaux ; voici les édifices qui ont été construits ; les matériaux employés et l'exécution ne laissent rien à désirer ; nous vous défions de dire le contraire. C'est ce qu'on nous dirait du bâtiment en question, s'il était encore debout. La même réponse nous aurait été faite, si nous avions soulevé la question en cette Chambre, ou si nous avions prétendu que ce bâtiment était mal construit, qu'il n'était pas aussi durable que s'il avait été construit sous la direction d'un architecte compétent, d'un ministre compétent des Travaux publics, avec l'aide d'un inspecteur attentif et d'un surveillant actif des travaux. Puis, on est porté à se demander : quelles sont les fonctions de ces hommes? Il y a quelques années un comité de la Chambre s'enquit de ce qui s'était passé durant la construction du canal du Saut. Et qu'est-ce qu'on découvrit ? Que l'inspecteur du Gouvernement, de jour en jour, avait inspecté et mis à l'essai tous les barils de ciment utilisé dans ces travaux, afin de s'assurer que la qualité des matériaux était aussi bonne qu'on pouvait le désirer, qu'il avait inspecté le mortier employé dans ces ouvrages pour se rendre compte que c'était bien un mortier résultant de la combinaison de sable pur et de chaux vive et propre à servir de lien entre les pierres. Il fut établi que les experts faisaient cet examen tous les jours, et pour ma part je fus convaincu qu'on avait pris les précautions nécessaires. Les mêmes précautions ont-elles été prises en ce qui regarde le bâtiment en question ? L'honorable ministre des Travaux publics dira-t-il qu'elles ont été prises ? Pourra-t-il convaincre la Chambre et le pays que les hommes nommés pour exécuter ces travaux et les surveiller avaient la compétence et les connaissances nécessaires ? J'ai ici à la main un échantillon des matériaux composant ce mur. J'ai commencé par en faire l'examen au verre grossissant pour m'assurer si c'était un composé de sable et de ciment ; car s'il était ainsi composé, et le ciment mis à l'épreuve chaque jour en vue de s'assurer de sa bonne qualité, on en aurait obtenu sans doute un mortier excellent et la construction aurait été durable. Mais, d'après ce que j'ai pu découvrir, il n'y a là aucune trace de ciment. Il est généralement stipulé dans le cahier des charges que le sable doit être bon et quartzeux, que la chaux doit être vive et de bonne qualité. La question qui s'offre ensuite à mon esprit est celle-ci : le sable et la chaux ont-il été mélangés dans les proportions voulues, car autrement vous ne sauriez avoir un bon mortier ? J'en ai également examiné un échantillon au verre grossissant, et qu'est-ce que je trouve? J'ose dire qu'il ne renferme pas un grain de chaux pour 6,000 grains de sable. Il ne s'y trouve pour bien dire que du sable et presque uniquement du sable sec. Où était donc le préposé à la surveillance des travaux, où était donc l'inspecteur dont c'était le devoir de s'assurer qu'on n'employait que de bons matériaux et qu'on les employait dans les proportions voulues ? Qui était-il ? Avait-il les connaissances et l'expérience voulues ?

Cet échantillon que nous avons ici n'est composé que de sable, c'est à peine si on peut y trouver un soupçon de chaux, même si on l'examine à la loupe. J'en ai fait l'épreuve pour me rendre compte de la quantité de chaux qui s'y trouve ; et je vois qu'une bonne partie ne renferme pas du tout de chaux ; elle ne donne pas la réaction qu'elle donnerait si elle contenait de la chaux. Tout indique que ces matériaux servaient surtout pour le remplissage. Je dis donc que l'ouvrage a été mal fait, soit dans le but d'assurer des bénéfices plus considérables à l'entrepreneur, ou par suite de la négligence, de l'indifférence ou de quelque défaut plus grave encore chez les employés du Gouvernement chargés de la surveillance des travaux. Et si de tels abus peuvent se commettre sous nos yeux, dans la construction d'un bâtiment qui se poursuit durant la session du Parlement, ne devons-nous pas tirer la conclusion qu'il s'en commet de plus sérieux dans les parties du pays qui échappent à notre observation. En raisonnant par analogie, nous devons conclure que nombre de ces travaux d'améliorations publiques sont exécutés négligemment. Quelques-uns affirment que ces entreprises sont accordées à des gens qui sont tenus de payer une commission à quelqu'un—je ne prétends pas que ce soit exact—et que par suite ces entreperneurs sont obligés de s'assurer un peu plus que les bénéfices ordinaires. S'il en est ainsi, plus vite nous mettrons fin au système, mieux ce sera. Je reconnais franchement que, à mon avis, le ministre des Travaux publics n'est pas homme à se prêter à des manœuvres de cette sorte ; mais on ne saurait nier d'autre part, que cette tour s'est effondrée. Si le ministre des Travaux publics avait des fonctionnaires capables relevant de lui, cet accident ne se serait pas produit, il

n'a pu se produire que par suite de l'ignorance ou de l'insouciance des employés chargés de la surveillance des travaux. J'ai eu quelque expérience dans les travaux de construction depuis vingt-cinq ou trente ans, et je n'hésite pas à dire qu'aucun constructeur dans notre pays ne voudrait construire une porcherie avec les matériaux qu'on a mis dans cette tour.

On dit que les amis du premier ministre actuel était désireux d'immortaliser son nom en construisant une grande tour montant vers le ciel, monument impérissable élevé à sa mémoire et qu'ils ont nommé d'après lui la tour Laurier. Mais il est survenu une triste et intempestive dégringolade. J'espère que ce n'est pas un présage de la chute prochaine du Gouvernement. C'est ce que l'on pourrait croire, s'il fallait ajouter foi à la moitié seulement de ce qui se dit autour de soi. Il semblerait que le parti au pouvoir se désagrége au sommet, et que les matériaux dont il se compose, un peu comme le mortier employé dans la construction de cette tour, ne sont guère tenaces. Dans un sens, c'est une excellente chose pour le pays que cet événement se soit produit ; car l'effet sera d'attirer l'attention du peuple canadien sur le développement du système actuel des adjudications de travaux publics et sur le gaspillage que l'on fait des deniers publics pour toutes sortes de fins. Je crois que le peuple canadien tiendra le ministre des Travaux publics responsable de cette catastrophe, puisque c'est lui qui a nommé les fonctionnaires, lesquels étaient tout à fait incompétents ou profondément ignorants des devoirs qui leur incombaient.

M. R. BLAIN (Peel) : La question a été discutée consciencieusement par les membres de la gauche, et le silence des membres du cabinet nous permet de supposer que celui-ci n'est pas en mesure de défendre cette mauvaise administration du département des Travaux publics. Il résulte de cette discussion qu'à la porte même de ce département, et sous les yeux du ministre on est coupable de la négligence la plus grossière. Depuis nombre d'années, l'opposition en cette Chambre a signalé au Gouvernement l'extravagance et l'insouciance qui ont cours dans le département des Travaux publics en ce qui regarde la dépense des deniers de l'Etat. Nous nous sommes également plaints de ce que le Gouvernement a adopté pour ligne de conduite,—ligne de conduite que le peuple canadien n'approuverait pas, je pense —de dépenser de fortes sommes sous forme de travail à la journée, au lieu de donner ces travaux à l'entreprise et par voie d'adjudication. Si le Gouvernement doit dépenser de l'argent pour faire exécuter des travaux à la journée plutôt qu'à l'entreprise,—remarque qui ne s'applique pas au cas actuel, alors il est de la plus grande importance que le ministre ait la garantie que ceux qui ont la surveillance de cette dépense sont des hommes d'expérience et de probité. Dans le passé du Gouvernement et le ministre ne se sont guère préoccupés des aptitudes de ceux qu'ils nommaient comme surveillants des travaux. Qu'on me permette de signaler à l'attention du ministre des Travaux publics les paroles qu'il a lui-même prononcées dans le cours de la dernière session du parlement (page 1107 du compte rendu des débats). Au cours de la discussion en séance du comité des subsides, au sujet d'un crédit de $35,000 pour les bâtiments militaires de Woodstock, la discussion suivante s'engagea :

M. FOWLER : Avez-vous un commis chargé de la surveillance des travaux ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOWLER : Depuis combien de temps remplit-il cette fonction et quels sont ses appointements ?

M. HYMAN : Trois dollars par jour, le prix ordinaire.

M. FOWLER : Depuis combien de temps remplit-il cette fonction ?

M. HYMAN : Depuis le premier février.

M. FOWLER : Que faisait-il auparavant ?

M. HYMAN : Je ne sais trop ce qu'il faisait auparavant.

M. SPROULE : Voilà !

M. BLAIN : Dans le cas en question, le ministre des Travaux publics avait nommé un préposé pour surveiller l'exécution des travaux de construction que devaient coûter au peuple canadien $35,000, et lorsqu'on lui demanda quelles étaient les aptitudes de ce surveillant, il répondit qu'il ne se souciait aucunement des qualités que ce titulaire pouvait avoir ou ne pas avoir.

M. CARVELL : L'honorable député aurait-il l'obligeance de lire ce qui se trouve un peu plus loin.

M. BLAIN : Avec le plus grand plaisir.

M. CARVELL : Lisez le passage jusqu'au bout et vous verrez si cet homme avait ou non les aptitudes requises.

M. BLAIN : Je vais satisfaire la curiosité de l'honorable député. Je continue de citer :

M. FOWLER : Il est important que le département sache ce qu'il faisait auparavant.

M. HYMAN : C'est possible.

Le ministre des Travaux publics déclare qu'il lui est parfaitement égal que ce fonctionnaire ait ou non les aptitudes voulues.

M. CARVELL : Si l'honorable député veut lire un peu plus loin, il constatera qu'il est consigné dans le compte rendu des débats que ce surveillant des travaux avait trente ou quarante années d'expérience comme constructeur et est un des constructeurs les plus habiles du Canada.

M. BLAIN : Je laisserai l'honorable député (M. Carvell) traiter cet aspect de la question ; ce n'est pas à ce point de vue que je me place.

Quelques VOIX : Lisez le passage.

M. BLAIN : Ma prétention c'est que le ministre des Travaux publics ne savait pas si cet homme était compétent ou non, et je cite les paroles mêmes du ministre pour le prouver. L'honorable député préopinant peut avoir raison, je ne considère pas cet aspect de la question. Je suis à signaler les termes dont s'est servi le ministre des Travaux publics ; il a dit virtuellement que le département ne se souciait guère et que lui-même ne se souciait guère. . .

M. HYMAN : Je n'ai rien dit de tel.

M. BLAIN : Je vais le répéter :

M. FOWLER : Que faisait-il auparavant ?

M. HYMAN : Je ne sais trop ce qu'il faisait auparavant ?

Maintenant, l'honorable ministre s'efforce de glisser sur la question comme il a cherché à glisser sur la discussion de tous les détails importants relatifs aux travaux que nous sommes à débattre actuellement. Depuis un bon nombre d'années, l'opposition signale périodiquement au ministre des Travaux publics l'inaptitude pratique de la plupart de ceux qui sont nommés, à de forts appointements, pour surveiller la dépense des deniers publics dans toutes les parties du pays. Le ministre des Travaux publics voudra-t-il me dire si c'est une règle de son département de ne nommer comme surveillants des travaux que des hommes ayant la pratique du métier ?

M. HYMAN : J'ai beaucoup de plaisir à répondre à l'honorable député que c'est bien la règle du département. Nous nous donnons toujours la plus grande peine pour nous assurer de l'expérience pratique qu'ils ont pu avoir précédemment.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il dire s'il s'est conformé à cette règle en ce qui regarde les constructions de l'Etat et autres travaux publics dans tout le pays depuis qu'il est à la tête du département ?

M. HYMAN : Depuis que je suis chargé de la direction de ce département, je me suis toujours efforcé d'appliquer cette règle.

M. BLAIN : Alors, si je le comprends bien, le ministre des Travaux publics déclare que c'est la règle de son département,—règle qu'on se propose d'appliquer dans l'avenir, de même qu'on l'a appliquée dans le passé, —de ne nommer pour surveiller la dépense des deniers publics applicables aux constructions de l'Etat que des hommes ayant fait l'apprentissage du métier.

S'il en est ainsi, je me fais fort de signaler à la Chambre d'ici à peu de temps plusieurs entreprises de l'Etat relevant de l'honorable ministre et relativement auxquels il a été nommé des surveillants des travaux n'ayant aucune formation pratique. Il est possible que dans le cas en discussion le surveillant soit un homme d'expérience ; mais ce que je désire faire observer, c'est que lorsque l'affaire fut portée à l'attention du ministre des Travaux publics, comme dans la circonstance susdite, celui-ci s'en débarrassa en disant que le Gouvernement ne se préoccupait guère de savoir si le surveillant était un commis, un tailleur ou un charpentier. Je dirai donc en conclusion que le ministre des Travaux publics devrait être plus attentif. Je ne veux pas me montrer trop méticuleux, ni trop sévère ; mais je dis que le Gouvernement devrait voir à ce que les cahiers de charges soient préparés avec plus de soin, et à ce que, une fois le marché passé seuls des hommes du métier soient employés pour surveiller l'exécution des travaux, de manière à ce que le peuple canadien en ait pour son argent. Cette précaution est d'autant plus nécessaire que le Gouvernement semble avoir pris pour règle de dépenser une grande partie de ces fonds sans recourir à la formalité d'un contrat en bonne et due forme.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de prendre part à cette discussion, vu que ces messieurs de l'opposition semblent s'être réservé ce privilège, pour leur plus grande satisfaction ; et je n'aurais pas pris la parole, si l'honorable préopinant n'avait fait allusion à une certaine affaire. Je ne crois pas que celui-ci ait montré dans la présente circonstance sa franchise habituelle. Il nous a lu, il est vrai, la réponse du ministre des Travaux publics à M. Fowler relativement à la profession qu'exerçait antérieurement le surveillant des travaux à Woodstock. Le ministre s'est contenté de répondre, comme on le voit au compte rendu des débats, qu'il ne connaissait rien de la profession qu'exerçait antérieurement ce particulier. Or, à mon avis, il ne serait guère raisonnable de s'attendre que le ministre des Travaux publics ait présentes à l'esprit les occupations antérieures des surveillants employés d'une extrémité à l'autre du pays.

M. BLAIN : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de lire les passages qui suivent cette réponse du ministre ?

M. CARVELL : Je lirai tout ce que l'honorable député voudra. Mais, de ce que le ministre des Travaux publics ne peut pas dire sur-le-champ quelles sont les professions de tous ceux qui se trouvent chargés de la surveillance des travaux publics au Canada, il ne s'ensuit pas que les fonctionnaires de son département ne le savent pas, ou qu'ils ont nommé à ces emplois des hommes n'ayant pas la compétence requise. L'honorable député conclu, de ce que le ministre n'a pas été en mesure de dire quelle était la profession ordinaire de ce surveillant des travaux, que celui-ci n'avait aucune expérience antérieure et que sa nomination n'a été qu'une répétiton de ce qui se faisait d'une extrémité à l'autre du pays. Or, je m'en vais lire le compte rendu de cette discusion. Celle-ci fut provoquée par l'honorable député de King (M. Fowler) ; et je dirai ici en pas-

sant que ce monsieur a un dada qu'il a enfourché lors de sa dernière élection, et que, j'imagine, il enfourchera encore à la prochaine élection, s'il en a l'occasion. Ce dada consiste à reprocher au Gouvernement d'avoir nommé, pour surveiller la construction d'un petit bâtiment à Sussex, un homme qui avait été autrefois un tailleur. Mais, l'honorable député de King n'a pas osé dire que ce bâtiment était mal construit. Voilà plusieurs années que les travaux sont terminés, et d'après ce qu'on a pu voir l'exécution ne laisse rien à désirer.

M. BLAIN : Va-t-il falloir attendre que tout s'écroule ?

M. CARVELL : Voilà trois ou quatre ans qu'il est fait et il ne s'est pas encore écroulé. Je vais lire, comme l'honorable député le désire, tout ce qui s'est dit dans cette discussion ; et j'inviterai ensuite la Chambre à se prononcer sur l'esprit de justice dont l'honorable député a fait preuve en ne lisant qu'une partie de cette discussion. Je vais lire le passage qui suit, celui que nous a lu l'honorable député :

M. FOWLER : Il est important que le département sache ce qu'il faisait auparavant.

M. HYMAN : C'est possible.

M. FOWLER : Non seulement est-ce possible, mais c'est assurément le cas. Voici un fait qui s'est produit dans la ville de Sussex où je demeure, principal centre du comté de King, qui fait partie de ma circonscription. On nomma pour surveiller l'exécution de travaux importants un tailleur de profession et en pleine activité comme tel. Il n'avait aucune connaissance des travaux de construction ; il n'était habile à manier aucun outil, si ce n'est l'aiguille, ce qui n'empêche pas qu'on le chargea de surveiller la construction de ce bâtiment. On lui paya trois dollars, et même, je pense, trois dollars cinquante par jour. L'homme dont il est question ici doit être un homme du métier, puisqu'on ne lui accorde que trois dollars par jour, tandis que l'autre, en raison de ses aptitudes supérieures de tailleur, retirait trois dollars cinquante par jour. Le prix de construction de ce bâtiment était fixé par le contrat à $4,300 ; mais ce surveillant des travaux, qui était tailleur, toucha $1,900 comme surveillant.

M. HYMAN : Je ne conteste pas ce que dit l'honorable député ; je n'ai aucune connaissance de l'affaire.

M. FOWLER : Qu'il se reporte aux comptes et il verra que ce que je dis est vrai.

M. HYMAN : Ce devrait être un bon tailleur.

M. FOWLER : Il savait comment préparer un compte, et on dit que ce doit être une des qualités d'un bon tailleur.

M. FOSTER : Evidemment il avait trouvé son dindon à plumer.

M. FOWLER : Oui, et il s'en est donné à cœur joie. Il paraîtrait que le département oublia que cet homme était à son emploi, et celui-ci continua à retirer ses appointements sans interruption. Les travaux de construction étaient terminés à l'expiration de quatre mois, mais il continua à toucher ses appointements durant un an et demi. J'espère qu'on ne commettra pas la même erreur dans le cas actuel, et c'est ce qui m'a engagé à demander au ministre quel était cet homme. Le ministre voudra-t-il se renseigner auprès de ses employés ?

M. HYMAN : Il est probable que l'honorable représentant de cette circonscription pourra nous renseigner.

M. CARVELL : Je suis en mesure de me renseigner l'honorable député de King (M. Fowler). Je lui dirai que le surveillant nommé dans ce cas-ci est M. Drysdale, qui est entrepreneur depuis peut-être vingt-cinq ou trente ans, et qui, il y a quinze ou vingt ans, fut chargé de la construction du bâtiment des archives à Woodstock. Il a été occupé sa vie durant à des ouvrages de cette nature.

C'est là le passage que l'honorable député n'a pas voulu lire et qui règle toute la question.

Un honorable DEPUTE : Il s'agit d'un autre bâtiment.

M. CARVELL: Non pas, il s'agit de la salle militaire de Woodstock, qui était le sujet de la discussion quand l'honorable député a fait son attaque. Connaissant ces choses, et il devait les connaître,—s'il ne les connaissait l'honorable député de King (M. Fowler) les connaissait,—il aurait dû lire tout le passage et s'abstenir de déclarer qu'un an auparavant le ministre des Travaux publics avait nommé surveillant des travaux à Woodstock un homme dont il ne connaissait pas la compétence; le compte rendu des débats établit que cet homme avait toutes les aptitudes requises.

M. BLAIN : Etait-il question dans ce passage de deux bâtiments ou d'un seul ?

M. CARVELL : La discussion, en ce qui regarde l'honorable député de King (M. Fowler), n'avait trait qu'à la construction du bâtiment militaire de Sussex (N.-B.) L'autre avait trait à la construction de l'arsenal de Woodstock.

M. BLAIN : Deux choses entièrement différentes.

M. CARVELL : Mais c'est à propos de salle militaire de Woodstock qu'on a critiqué le choix de l'inspecteur. C'est en raison de la nomination de l'inspecteur pour celle de Woodstock qu'on a reproché au ministre des Travaux publics de n'être pas renseigné quant à sa compétence.

M. BLAIN : Il a dit qu'il ne l'était pas.

M. G. W. FOWLER (King, N.-B.) : Je ne me proposais pas de prendre part à ce débat, mais l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a jugé à propos de me mettre en cause et m'a reproché d'avoir fait du choix d'un surveillant des travaux dans ma circonscription le sujet principal de discussion d'une de mes campagnes électorales,—et il supposait bien que je serait prêt à recommencer à la prochaine occasion. Je lui

...rai donc que, lors de la dernière élection, j'avais l'honneur d'avoir pour adversaire le candidat le plus fort que les libéraux avaient pu trouver dans cette circonscription. Je veux parler de l'ancien procureur général de la province, qui, durant seize ans, a été le représentant du comté de King à la Chambre législative du Nouveau-Brunswick, qui a été chargé successivement de plusieurs portefeuilles dans le ministère de cette province et qui n'avait jamais été battu. Et je suppose bien que c'est en raison de la conduite malhonnête du Gouvernement relativement à la construction de ce bâtiment à Sussex et en raison du choix que l'on a fait de ce surveillant des travaux que j'ai pu remporter la victoire contre cet adversaire à 300 voix de majorité, soit le double de ce que j'avais obtenu à l'élection précédente. Si la nomination de ce surveillant des travaux a produit un tel effet dans cette circonstance, je ne manquerai pas de la signaler encore une fois à l'attention des électeurs lors de la prochaine campagne. Du reste, j'aurai alors plusieurs autres cas de même nature à leur signaler. Je leur parlerai de la tour Laurier, ce magnifique monument qu'on se proposait d'ériger en l'honneur d'un merveilleux homme d'Etat qui eut un songe et fonda une nation en une nuit. J'espère que la nation qu'il a ainsi créée aura des fondations plus solides que la tour Laurier. La composition même du mortier qui devait cimenter les murs de cet édifice est significative de l'état de ce parti aujourd'hui. Absence d'union, chacun pour soi, tout cela est typique de l'état du parti en question.

Un honorable DEPUTE : Parlez-nous donc du vôtre.

M. FOWLER : Il est fermement uni. J'en viens maintenant à la question soulevée par l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell). Il prétend que l'honorable député de Peel (M. Blain) aurait dû en justice lire tout le débat qui a eu lieu au sujet du choix d'un surveillant des travaux pour la salle militaire de Woodstock. Or, le raisonnement que faisait l'honorable député de Peel ne nécessitait pas la lecture de tout ce débat. Il ne s'agissait pas de savoir si ce surveillant des travaux était compétent ou non ; sa seule prétention était que le ministre des Travaux publics avait déclaré qu'il lui était absolument indifférent que cet homme fût compétent ou non.

M. HYMAN : Que l'honorable député ne me mette pas dans la bouche des paroles que le compte rendu des débats ne me prête aucunement. Je n'ai jamais déclaré que cela m'était indifférent. J'ai simplement dit que je ne connaissais rien de la chose dans le temps. On ne saurait interpréter ces parales dans le sens que leur donne l'honorable député.

M. FOWLER : Je ne veux pas être injuste envers l'honorable ministre. Aussi, bien qu'on ait déjà cité une ou deux fois ce débat, je vais le citer encore une fois, l'honorable ministre ne paraissant pas en avoir saisi toute la portée. On demanda depuis quelle date le surveillant des travaux exerçait sa fonction ; M. Hyman répondit: " Depuis le 1er février ".

M. FOWLER : Que faisait-il auparavant ?

M. HYMAN : Je ne sais trop ce qu'il faisait auparavant.

M. FOWLER : Il est important que le département sache ce qu'il faisait auparavant.

Voici la réponse que fit à cette question le ministre des Travaux publics. Il ne reconnut pas que c'était important, ce que tout homme raisonnable en cette Chambre sera disposé à reconnaître. Non, il se contenta de répondre :

Ce peut être important et ce peut ne pas l'être.

Ainsi le ministre déclare simplement qu'il peut être important de nommer un homme compétent pour surveiller l'exécution de travaux considérables de l'Etat et voir à ce que l'entrepreneur ne gâche pas l'ouvrage. Avec cette réponse du ministre sous les yeux, dans le compte rendu des " Débats " l'honorable député de Peel (M. Blain) avait parfaitement raison de dire qu'il était absolument égal au ministre que le surveillant eût ou non les aptitudes requises. Au reste, cet arsenal n'est pas la seule entreprise de l'Etat qui ait été exécutée dans ma circonscription. Le Gouvernement y a établi un vaste champ de tir, et le surveillant dans la circonstance n'était aucunement un homme de l'art. Il était avocat et aussi le secrétaire de l'association libérale du comté. On lui confia la charge de surveiller l'exécution d'une entreprise entraînant une dépense de $10,000 à $12,000. En quittant son bureau d'avocat pour s'en aller dîner il s'arrêtait sur les lieux et jetait un coup-d'œil sur les travaux. C'est ainsi que les affaires se passent généralement. Il semblerait que le premier venu, qui n'entend rien à l'art du constructeur soit apte à devenir inspecteur. A mon avis, le ministre n'a montré pour la Chambre que fort peu de considération. Hier même, cette question fut soulevée, et il aurait dû être en mesure de nous fournir aujourd'hui les renseignements nécessaires. Il devrait savoir que nous le questionnerions. Je le crois trop perspicace pour ne pas avoir supposé que cette affaire serait débattue. Voici que, sous les yeux même des représentants du peuple, une construction s'effondre, non pas dans un ouragan, mais par une journée calme de printemps, sous un ciel ensoleillé. Certes, on pourrait nous reprocher de manquer à notre devoir si nous ne discutions pas à fond cette question.

Et pourtant, l'honorable ministre n'est pas en état de nous dire qui était le surveillant des travaux dans le cas actuel. La question a été posée hier, et sûrement l'ho-

norable ministre a été à même de se renseigner depuis vingt-quatre heures. Qu'a-t-il donc fait ? Les visites de gens du monde qu'il a reçues ont-elles été tellement nombreuses qu'il n'a pu s'occuper des affaires de son département ? S'il avait été à son ministère, il aurait certainement apporté ici le cahier des charges relatif à cette construction, dans l'attente des questions qui lui seraient posées aujourd'hui.

Or, il vient ici absolument incapable de nous renseigner. Et quelle est son excuse ? Un de ces jours, dit-il, je vais faire de cet accident le sujet d'une enquête et je ne veux pas préjuger la question en portant les faits à la connaissance de la Chambre avant que mon enquête officielle soit terminée. Cette enquête sera peut-être de la nature de celle que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) a fait faire dernièrement au sujet d'un prétendu vol de timbres à Moncton. Il envoya, à ce qu'on me dit, un fonctionnaire de son département pour s'enquérir de l'affaire. Ce fonctionnaire se rendit sur les lieux et eut une entrevue avec l'accusé. Celui-ci lui déclara que c'était une fausseté, qu'il n'avait jamais volé de timbres. Alors, le fonctionnaire s'en revint et fit rapport que l'accusation n'était pas fondée. J'imagine que c'est la sorte d'enquête qu'on va faire au sujet de l'effondrement de la tour Laurier. Il semblerait que le premier ministre devrait s'intéresser suffisamment à ce monument d'architecture, qui a reçu son nom, pour exiger une enquête sérieuse dans la circonstance. Le ministre des Travaux publics aurait dû venir ici avec le cahier des charges relatif à ce bâtiment et avec le nom du surveillant des travaux, afin que nous, les représentants du peuple, nous sachions à quoi nous en tenir. Le ministre suppose-t-il que le peuple est devenu tellement apathique tellement habitué aux méfaits du gouvernement actuel, que même la chute d'une tour ne fait plus de bruit à ses oreilles ? Que ces messieurs de la droite se persuadent bien que le peuple commence à s'inquiéter des nombreux méfaits commis par le Gouvernement. Sans doute, ces messieurs peuvent bien dire : Nous n'avons aucun souci du peuple. Quand viendra le temps des élections, nous obtiendrons la majorité quand même ; nous serons maintenus au pouvoir et nous continuerons à gouverner le pays comme par le passé. Mais je dis que le ministre des Travaux publics a manqué à son devoir, et je suis surpris de lui voir montrer si peu d'égards pour la Chambre. Il paraîtrait que ce surveillant des travaux, quel qu'il soit, a été proposé par les députés de la ville. Je vois un des députés d'Ottawa à son siège, et je lui demanderai de nous dire, s'il le peut, le nom du surveillant des travaux en cette circonstance.

M. ROBERT STEWART (Ottawa) : Si c'est à moi que l'honorable député (M. Fowler) s'adresse, je dirai qu'on m'a donné à entendre que l'inspecteur, dans le cas actuel, avait été nommé par les amis de ces messieurs de la gauche, et que, de plus, l'entrepreneur est, ou était un ami de ces messieurs. Je ne connais rien de l'affaire personnellement.

M. FOWLER : Voilà une magnifique réponse que nous donne l'honorable député junior, ou senior,—je ne sais trop lequel,—d'Ottawa. Ne sait-il donc pas que sans un certain nombre de renégats d'une extrémité à l'autre du pays qui nous ont retiré leur appui pour le donner à ces messieurs de la droite, ceux-ci n'occuperaient pas la position qu'ils occupent aujourd'hui. Soixante pour cent des entrepreneurs qui appuyaient le parti conservateur lorsqu'il était au pouvoir appuient aujourd'hui, et d'une manière beaucoup plus énergique, les honorables députés de la droite. Et pourquoi ? Parce que la manne est plus forte, parce que les coups d'écumoire rapportent plus, parce qu'il y a plus de bénéfices à faire. De ce que ce particulier a été autrefois, en qualité d'entrepreneur, un des partisans du gouvernement conservateur, est-ce là une raison . . .

M. BUREAU : Il est tory encore aujourd'hui.

M. FOWLER : Qu'en savez-vous ? Si la rumeur dit vrai, il fut un temps où l'honorable député qui vient de m'interrompre était lui-même tory. Maintenant, l'honorable député, junior (ou senior), de la ville d'Ottawa affirme que l'inspecteur des travaux, comme il l'appelle, était aussi un ami de notre parti. Je lui ai demandé son nom mais il ne l'a pas donné. J'ai compris que ce fonctionnaire portait le nom de Canty, probablement un homme très hypocrite (canty), qui a renié son parti dès que le Gouvernement a été changé. Certes ce serait une notable déviation de la ligne de conduite que ces messieurs de la droite ont suivie si scrupuleusement jusqu'à présent que de nommer un conservateur inspecteur des travaux ici à Ottawa. Si la rumeur dit vrai, ce particulier reçoit cinq dollars par jour et ne s'occupe aucunement de la construction. Je ne sais trop si c'est vrai ou non. J'espère que l'enquête promise par le ministre, tirera toutes ces questions au clair et nous dira pourquoi ce surveillant des travaux a permis qu'on construise un bâtiment public d'une manière aussi misérable. Peu m'importe qui est l'entrepreneur et quelles sont ses attaches politiques. Quelle différence cela peut-il faire ? Nous sommes ici pour sauvegarder l'intérêt public ; et si un employé a négligé son devoir dans une circonstance aussi importante que celle-là, nous n'avons pas le droit de nous demander s'il est conservateur ou s'il est libéral. Mais je me rends très bien compte pourquoi ces messieurs de la droite parlent comme vient de le faire le député de la ville d'Ottawa. Il nous dit, en somme : N'ouvrez pas la bouche, autrement vous allez nuire à un tory.

Eh bien, moi je dis : si ce tory est un fripon, qu'il soit puni. Nous sommes ici pour sauvegarder les intérêts du peuple, et cela devrait être notre premier souci, notre dernier souci, notre unique souci. On ne nous envoie pas ici pour cacher les fautes et les faiblesses de celui-ci ou de celui-là parce qu'il a été naguère ou qu'il est aujourd'hui, un tory ou un libéral. Pour ma part, je me refuse à jouer ce rôle. Je ne crois pas qu'il soit de mon devoir de le faire ; et j'espère que l'honorable ministre des Travaux publics, s'il fait cette enquête, ne la fera pas à huis clos, mais la fera au grand jour, que les représentants des journaux y seront admis et le grand public tenu au courant de ce qui s'y passera. Que cette affaire soit l'objet d'une enquête minutieuse, afin que nous sachions qui est responsable de la chute de la tour Laurier, chute qui est le présage de l'effondrement prochain du parti politique qui a pour chef celui dont cette tour portait le nom.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Au cours d'un congrès tenu aux EtatsUnis, un des délégués, du nom de Patrick Flannigan, fit un discours très apprécié de tous ses auditeurs. Ce discours fut bref, mais bien compris. " Que venons-nous faire ici " s'écria Flannigan " si ce n'est nous partager le butin ? " C'est à peu près l'attitude du parti libéral d'une extrémité à l'autre du Dominion. Je ne suis pas surpris de voir qu'un homme engagé comme inspecteur des travaux soit en cause.

La convoitise s'éveille chez ceux qui observent les deux députés qui représentent ici la ville d'Ottawa. Chacun se rappelle la fameuse réclamation des Gilbert pour des travaux de dragage. Le plus ancien représentant d'Ottawa (M. Belcourt) disait de son siège : J'appuie la réclamation des frères Gilbert auprès du ministère des Chemins de fer et des Canaux; je recevrai des honoraires en récompense de mes services ; je fais valoir d'autres réclamations auprès de n'importe quel ministère et j'accepte tout ce qui tombe dans mon escarcelle. Et les ministres d'applaudir à tout rompre. L'honorable député n'a pas cessé de faire valoir les réclamations des entrepreneurs et nous entendrons parler de l'une de ces réclamations avant que la session soit très avancée. L'autre représentant d'Ottawa (M. Stewart) a traité cete question fort cavalièrement. Cet inspecteur des travaux, a-t-il dit, est attaché au ministère depuis des années. Cependant, son nom ne figure pas sur la liste des employés réguliers. Je défie l'honorable député de l'y trouver. Il sait, aussi, que le ministre des Travaux publics (M. Hyman), pour bien dire tous ceux qui sont au courant de la situation savent que ce nommé Canty n'a pas que ces travaux à surveiller ; il est aussi inspecteur du musée actuellement en voie de construction. Le ministre niera-t-il que cela soit exact ?

M. HYMAN : Je crois que M. Canty, dont on parle, est inspecteur des travaux du musée. Mais c'est M. Taylor qui, au ministère, est chargé de l'inspection des travaux en question et les services de M. Canty ne sont requis que de temps à autre.

M. BENNETT : Le ministre sait que le bruit court dans la ville que M. Canty surveillait aussi ces travaux. Avant d'en finir avec les noms de ces personnes, me serait-il permis de demander quelles sont les initiales de M. Fuller dont on requerra les services dans cette affaire ?

M. HYMAN : Je ne me rappelle pas ses initiales.

M. BENNETT : Je dois dire au ministre que j'ai feuilleté l'almanach des adresses de Toronto et qu'ai-je vu ? J'ai constaté qu'il y avait un nommé Fuller à Toronto, un architecte—mais il n'est pas désigné comme architecte. C'est l'assistant-ingénieur du ministère des Travaux publics du Canada. Voilà, j'imagine, l'homme indépendant qui doit venir ici ! C'est le proche parent d'un haut fonctionnaire du ministère. Allons donc ! tous les membres du grand parti libéral d'un bout à l'autre de la province sont tous du même sentiment que M. Flannigan. Je suis bien aise que le directeur général des Postes ait fait son entrée dans cette enceinte, car il a entendu les vifs applaudissements qui ont salué l'expression de ce sentiment. Une convention eut lieu dans York-nord et M. Fleury, dont le nom figure dans les comptes publics en regard de milliers de dollars, déclara à qui voulut l'entendre que, dans l'intérêt du parti, il fallait rechercher une chose, une seule : les avantages matériels. Qu'entendait-il par là ? Exactement ce qu'il nous a été donné de voir aujourd'hui. Quelqu'un qui obtient une entreprise et qui en tire tout le profit possible, grâce à la connivence d'un architecte qui prépare un cahier des charges mal dirigé et stupide ou d'un inspecteur qui trempe dans le complot. Voilà ce qu'on entend par des avantages matériels. Aujourd'hui, au cours du débat, pas un seul député de la droite n'a eu le courage d'élever la voix pour dire qu'il a visité les ruines et ramassé une poignée de ce prétendu ciment et que celui-ci n'est pas de la même qualité que les échantillons qu'on nous a montrés cette après-midi.

Voyez le représentant de Nanaïmo (M. Ralph Smith) et son visage attristé; il verse constamment des pleurs de crocodile sur le sort de l'ouvrier. Aujourd'hui, il est muet comme une carpe, bien que l'écroulement de cet édifice ait mis en péril la vie de ses compagnons de travail. Mais que vois-je derrière lui ? Cet entrepreneur par excellence, le député de la division de la baie du Tonnerre et de la rivière de la Pluie (M. Conmee), qui pourrait nous renseigner à fond sur les matériaux et nous dire, non seulement ce qu'on trouve sur la terre mais, aussi, ce que recè-

lent les eaux qui la recouvrent, car il fait des travaux de dragage pour des milliers et des miliers de dollars pour le compte de l'Etat. Je pourrais aller plus loin et m'adresser à l'un des représentants d'Ottawa (M. Stewart). Ne peut-il pas, lui aussi, nous dire ce qu'il y a au-dessus et au-dessous des eaux. N'exécute-t-il pas, lui aussi, des travaux de dragage au compte du Gouvernement ?

M. STEWART : Non, il n'en exécute pas.

M. BENNETT : Je vais vous dire ce qu'il fait. Il est vrai qu'il n'exécute pas de travaux de dragage, mais il existe une compagnie dite " Dominion Dredge Company ", dont l'un de ses fils est un fort actionnaire. L'honorable député le niera-t-il ? Voilà, monsieur, comment on foule aux pieds la loi sur l'indépendance du Parlement ! Voilà comment on cherche à l'éluder. Le co-propriétaire d'un dragueur occupa un jour un siège dans cette enceinte. Pour éloigner les soupçons, il transporta ses actions au nom d'un autre. Il est mort, mais les actions sont maintenant inscrites au nom de sa femme. Parcourez toute la liste des députés de la droite qui sont co-propriétaires de dragueurs. Il suffit d'obtenir une entreprise du Gouvernement pour se rembourser aisément. Nous avons un exemple sous les yeux. Voici un entrepreneur et on ne viendra pas nous dire que l'architecte du ministère a stipulé qu'on mettrait du sable entre le mur de briques et le mur de pierres. Je défie le ministre de dire que cette stipulation se trouve dans le cahier des charges. On ne l'y trouvera pas ; c'est impossible. Cependant, l'entrepreneur a apparemment un moyen de remplacer le ciment par du sable. Le représentant de York-centre (M. Campbell) a demandé bon marché pour la fourniture de la farine aux pénitenciers. Je me demande quelle espèce de farine il fournira. Quel tonnerre de protestations se fera entendre si cette farine est d'une qualité inférieure ! Tout n'est que rapine et concussion !

Nous arrivons au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson). Que fait-il ? Il devient actionnaire d'une petite compagnie à fond social du Nouveau-Brunswick ; il vend son huile au peuple canadien et, sans tenir compte des frais, il télégraphie à M. Pottinger de se hâter de donner des commandes à cette compagnie.

Faut-il s'étonner que les gens du commun qui occupent un modeste emploi en ce pays soient stupéfaits de voir les représentants d'Ottawa, l'un appuyant des réclamations qu'on lui confie, parce qu'il est membre du Parlement, l'autre faisant partie, avec son fils, d'une compagnie de dragage, et de voir le ministre des Chemins de fer soignant les intérêts de sa compagnie ? Faut-il s'étonner que l'homme dans la rue pense qu'il y a un bénéfice à réaliser et que ce bénéfice devrait lui appartenir, et que chacun dise avec M. Flannigan : " Qu'y a-t-il à en retirer, si ce n'est le butin ? "

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

## Reprise de la Séance.

### BILLS D'INTERET PRIVE.

#### RENVOI DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE VANCOUVER-ILE-LULU.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité sur la proposition de loi (bill n° 29), relative à la compagnie du chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu (M. Macpherson).

M. CAMPBELL propose :

Que cet objet soit rayé du feuilleton et le bill renvoyé au comité des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques, pour un nouvel examen.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudrait-il nous dire la raison de cette motion ?

M. CAMPBELL : C'est parce que le bill prolonge le délai accordé pour l'établissement de la ligne principale et de certains embranchements et parce que cette compagnie a aussi le privilège, du consentement du Gouverneur en conseil, de construire d'autres embranchements de 30 milles de longueur au plus. Ce privilège remonte à cinq ans environ. Le comité a modifié le bill, mais la Chambre a cru que les privilèges de cette compagnie étaient trop étendus, que le délai accordé pour la construction des embranchements, du consentement du Gouverneur en conseil ne devrait pas dépasser deux et cinq ans, et qu'il était préférable d'envoyer le bill au comité des chemins de fer pour lui faire subir cette modification.

M. LENNOX : Je ne sais pas pourquoi l'honorable député déclare que la Chambre a été d'avis que les privilèges accordés étaient trop étendus. Je crois avoir été présent chaque fois que ce bill a été délibéré. L'autre soir, pendant la séance du comité général, quelqu'un fit observer que le bill n'était pas rédigé correctement pour cette raison-ci : l'article, tel qu'il se lisait tout d'abord, prolongeait le délai fixé pour l'établissement du réseau principal et des embranchements. On découvrit devant le comité des Chemins de fer que la compagnie, outre sa ligne mère et certains embranchements déterminés pouvait aussi, du consentement du Gouverneur en conseil, établir des tronçons de voie ferrée ne dépassant pas 30 milles de longueur dans chaque cas. J'en profitai pour faire remarquer au comité que la suppression des mots " et les embranchements " qui se rencontraient dans la première rédaction de l'article était fautive et ne répondait pas aux intentions du comité. C'est pourquoi on demanda au comité de

lever la séance et de rendre compte de ses délibérations. La Chambre, selon moi, n'a pas déclaré qu'il n'était pas à propos d'accorder cette prolongation de délai. L'honorable député en conviendra, maintenant que j'ai appelé son attention sur ce sujet. Cette assertion de sa part est loin de rendre justice à la députation. J'espère qu'il n'y persistera pas.

M. CAMPBELL : Le bill, tel qu'il se lisait en premier lieu, prolongeait le délai fixé pour le parachèvement de la voie principale et des embranchements que la compagnie était autorisée à établir d'ici à cinq ans. Or, il permettrait aussi à la compagnie, du consentement du Gouverneur en conseil, de construire des embranchements ne dépassant pas trente milles de longueur. Le comité a jugé à propos de modifier cette disposition et de décréter que la construction des embranchements serait entreprise dans un délai de deux ans et parachevée dans les cinq ans de la date du décret en conseil. Quelques députés soutinrent que c'était une erreur, que cette modification n'avait pas sa raison d'être parce que la durée des privilèges de la compagnie était prolongée de cinq ans et qu'en adoptant cette disposition le délai serait déraisonnablement reculé. Il était manifeste que le comité désirait que les délais de deux et de cinq ans fussent computés pendant le temps fixé par la loi constitutive de la compagnie. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a parfaitement raison de dire que la Chambre n'a pas pris cette décision, mais le ministre et certains députés ont cru qu'il valait mieux renvoyer le bill au comité qui le modifierait dans ce sens-là.

M. LENNOX : Je reconnais la justesse de l'explication de l'honorable député. Voici ce qui s'est passé l'autre jour: pendant qu'il délibérait un autre bill du même genre, le comité a cru qu'il ne serait pas sage d'accorder un délai indéfini et qu'il fallait limiter le temps pendant lequel le décret serait rendu en conseil. Je ne m'oppose pas au renvoi du bill au comité.

(La motion est adoptée).

## 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité, de deux propositions de loi :

La 1re (bill n° 46), relative à la compagnie du canal de navigation Saint-Clair-Erié.—(M. Tisdale.)

La 2e (bill n° 31), relative à la compagnie du chemin de fer de White-Horse à Alsek.—(M. Galliher.)

## ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER " QUEBEC MIDLAND "

La Chambre examine en comité la proposition de loi (bill n° 23) tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer dit " Quebec Midland ".—(M. Bureau.)

M. R. L. BORDEN : Quelle est la longueur de ce chemin de fer ?

M. BUREAU : Environ 85 milles.

M. R. L. BORDEN : Se raccorde-t-il à une autre voie ferrée ?

M. BUREAU : Il se raccordera à la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique puis se dirigera vers le nord jusqu'au lac Mattagami.

(Rapport est fait du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

## ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE NAKUSP A SLOCAN.

La Chambre délibère en comité sur le bill (n° 32) relatif à la compagnie du chemin de fer de Nakusp à Slocan.—(M. Galliher.)

M. R. L. BORDEN : Quel article du bill est abrogé ?

M. CAMPBELL : Celui qui a trait au délai accordé pour le prolongement du chemin de fer.

M. R. L. BORDEN : Vous fixez un autre délai ?

M. CAMPBELL : Oui ; et nous retranchons les mots " et les travaux " parce que nous ignorons quels sont ces travaux et que nous croyons préférable de n'appliquer le délai qu'à la construction du chemin de fer lui-même.

## 2e LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1re (bill n° 61), tendant à constituer en corporation la compagnie télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique.—(M. McCarthy, de Simcoe.)

La 2e (bill n° 69), relative à certains brevets de M. Henry Edmunds.—(M. Campbell.)

La 3e (bill n° 70), relative à la " British Canadian Loan and Investment Company," (à resp. limitée).—(M. McCarthy, Simcoe.)

La 4e (bill n° 71) tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie.—(M. Galliher.)

La 5e (bill 72), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Québec au Sud de Montréal.—(M. Demers.)

La 6e (bill n° 73) relative à la compagnie du chemin de fer Central de la Frontière à Kamloops et à Cariboo.—(M. Ross, Yale-Cariboo.)

La 7e (bill n° 75), tendant à constituer en corporation la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.—(M. Crawford.)

La 8e (bill n°76), concernant la maison Révillon Brothers, (à resp. limitée).—(M. McCool.)

La 9e (bill n° 77), concernant la compagnie du chemin de fer Calgary à Edmonton.—(M. McCarthy, Calgary.)

La 10e (bill n° 78), relative au grand chemin de fer central du Nord-Ouest.—(M. Roche, Marquette.)

La 11e (bill n° 79), concernant certains brevets de M. Chester Burnell Duryea.—(M. Belcourt.)

La 12e (bill n° 80), relative à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord à Omenica.—(M. McCarthy, Simcoe.)

La 13e (bill n° 81) relative à la compagnie du téléphone Bell du Canada.—(M. Bureau.)

## REPRISE DU DEBAT SUR L'ECROULEMENT DE LA NOUVELLE TOURELLE.

La Chambre reprend la discussion de la motion l'invitant à se former en comité des subsides.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : L'autre jour pendant l'après-midi, le représentant de Lisgar (M. Greenway) a commencé son discours en prenant pour texte : La terre aux colons. D'après la discussion qui a eu lieu cette après-midi, je pourrais à bon droit prendre pour titre : La rapine aux accapareurs. Avant la suspension de la séance, j'ai exposé certains faits, non dans le dessin de causer des regrets aux députés de la droite qui seraient chagrins de voir qu'on ne les traite pas aussi bien que quelques-uns de leurs collègues plus favorisés mais afin de provoquer parmi le meilleur élément— auquel, j'en suis certain, appartiennent la plupart des membres de la Chambre—un sentiment de mécontentement et de dégoût à la vue de la dilapidation du trésor public, et afin de lui faire sentir que les représentants du peuple ont une mission à accomplir et doivent mépriser ces mesquines spéculations. La discussion a déjà produit d'heureux résultats, car le ministre des Travaux publics a annoncé qu'un nommé Fuller recevait mission de.....

M. HYMAN : L'honorable député me permettra-t-il de dire que je me suis trompé de nom. Le n'est pas M. Fuller, mais M. Curry, que je voulais dire. La langue m'a fourché.

M. R. L. BORDEN : C'est exactement ce que j'attendais du ministre. Il a parlé sans réfléchir.

M. BENNETT : J'accepte la déclaration du ministre, il va sans dire, et cela règle la question. M. Curry est un architecte qui jouit d'une excellente réputation à Toronto et le public respectera les conclusions auxquelles il arrivera.

M. HYMAN : Je dois ajouter que nous avons jugé à propos de demander à M. Hutchison, de Montréal, de se joindre à M. Curry.

M. BENNETT : Cette après-midi, j'ai fait observer qu'un ministre n'a pas cru indigne de sa position de trafiquer aux dépens du trésor grâce à la loi qui permet à un membre du Parlement de transiger des affaires avec l'Etat sous le couvert d'une compagnie à fonds social. Si j'ai choisi le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable M. H. B. Emmerson), ce n'est pas seulement pour l'offrir en exemple, mais aussi dans l'espérance qu'avant la fin de la soirée quelques-uns de ses collègues prendront la parole pour déclarer qu'à l'avenir ils rompront tout rapport avec les compagnies à fonds social.

Il n'y a pas lieu d'espérer que les membres du Parlement se tiendront à l'écart lorsqu'ils voient les ministres de la Couronne agir comme ils le font. Nous voyons plus d'un ministre faire bombance aux dépens du trésor. Prenons, par exemple, le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Sydney Fisher) dont je regrette l'absence. On sait généralement qu'il fut pendant plusieurs années un fort actionnaire du " Herald " de Montréal. Qu'a-t-il fait pour permettre à ce journal de tâter des faveurs ministérielles ? Il a avoué devant le comité des comptes publics qu'il avait transporté ses actions à son frère.

Poussé au pied du mur, il a reconnu sous serment n'avoir reçu aucune valeur de ce dernier. Cette année, le " Herald ", de Montréal, retire près de $31,000 de la caisse publique. Quel est l'homme assez insensé pour croire que le ministre de l'Agriculture ayant remis la liasse d'actions de cette compagnie qu'il possédait, n'empoche pas jusqu'au dernier dollar les dividendes que rapportent ces actions ? Poussons notre enquête plus loin. Le ministre du Revenu de l'intérieur (l'honorable M. Templeman), me dit-on, est un gros actionnaire et, pour ainsi dire, le propriétaire d'un journal de Victoria (C.-A.) qui reçoit de fortes sommes d'argent de l'Etat. Inutile de parler des membres du Parlement qui trafiquent constamment de leur mandat. Comment s'y prennent-ils, je l'ignore, mais je sais que, de temps à autre, des membres du Parlement reçoivent des faveurs du Gouvernement et qu'en retour ils lui donnent leur appui en toutes circonstances. Voyez le député de Stanstead (M. Lovell) sur la propriété duquel l'Etat a érigé un dock de $75,000 qui n'est d'aucune utilité pour le pays en général, mais qui a tellement augmenté la valeur de cette propriété que l'honorable député a pu la vendre et réaliser de gros bénéfices. Voyez le député de Simcoe-nord (M. Leighton McCarthy). L'étude dont il fait partie figurait dans les comptes publics, il y a un an ou deux en regard d'une somme de trois ou quatre mille dollars. Lorsque l'affaire fut ébruitée devant le comité des comptes publics, le peuple apprit que, bien que cette somme eut été versée à cette étude, elle avait été mise de côté et que l'honorable député n'en avait pas reçu sa part. Eh

bien, c'est facile à faire. Les écoliers savent comment donner plus de gâteaux à l'un et plus de pommes à l'autre. Il se peut que l'honorable député n'ait pas reçu sa part de cette somme ; néanmoins, le revenu de cette étude a été gonflé par les paiements faits par l'Etat. Le présent gouvernement a été élevé au pouvoir dans une atmosphère d'accaparement. Ainsi que je le disais cette après-midi, à la convention qui a fait le choix du directeur général des Postes, la convoitise fut la note dominante de tous les discours. Souffrez que je cite les paroles de l'un des orateurs en la circonstance :

Nous avons contracté l'habitude de nous faire représenter par un ministre. Ce n'est pas une mauvaise habitude ; elle est plutôt bonne au point de vue des avantages matériels de la population de York-nord. C'est une question d'avantages matériels.

Le directeur général des Postes ne me démentira pas si je déclare que ces paroles furent accueillies par des applaudissements à tout rompre. En feuilletant les comptes publics, on constatera que le nom de celui qui a exprimé ces sentiments de convoitise y figure en regard de milliers de dollars. Que n'a fait l'ancien directeur général des Postes pour cet individu ? Il lui a donné la commande, sans publicité ni concurrence, des milliers de boîtes aux lettres que l'on voit depuis Vancouver jusqu'à Québec. Le directeur général des Postes ne le niera pas et j'espère, pour sa réputation, qu'il ne souffrira plus ces gigantesques accaparements et qu'à l'avenir cette entreprise sera mise au concours et adjugée ouvertement. Il était présent dans cette circonstance.

M. AYLESWORTH : Je désire reprendre l'honorable député ; je n'étais pas présent.

M. BENNETT : J'avoue que je me suis trompé, mais sachant quelle avait été la note dominante des discours prononcés à la convention, qu'a dit le ministre lorsqu'il rencontra ses partisans ? Montrons, leur a-t-il dit, ce que les braves de York-nord peuvent accomplir lorsqu'ils défendent leurs droits. Je vous dirai quels sont ces droits. Voici : le droit de M. Fleury d'obtenir, au prix fixé par lui, la commande de toutes les boîtes aux lettres du pays ; le droit d'autres citoyens de la division électorale de réparer tous les sacs aux dépêches. De plus, chaque fois que les facteurs de n'importe quelle ville ont besoin de chaussures, il faut acheter ces chaussures dans la division de York-nord. Lorsque les chaussures d'un facteur de Saint-Jean (N.-B.) sont usées, il doit s'en procurer une autre paire, non pas dans cette ville, mais dans York-nord.

On sait que, dernièrement, dans tout le Canada les conjectures allaient leur train au sujet des heureux concessionnaires des travaux des différentes sections du Grand-Tronc-Pacifique. Que s'est-il passé ? Comme le temps d'adjuger ces travaux approchait, les braves de York-nord firent une levée de boucliers pour défendre leurs droits et formèrent une gigantesque compagnie, afin de soumissionner la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Inutile de dire que M. Fleury, encouragé par le directeur général des Postes, surveillait ses droits, mais il n'était guère en état d'entreprendre la construction de centaines de milles de voie ferrée. M. Fleury et M. Tudhope, qui a promis d'être candidat à la prochaine élection fédérale vinrent de l'avant. De concert avec M. Gauthier et M. Laliberté, de Montréal, ils se mirent à la recherche de quelques bailleurs de fonds avec lesquels ils pourraient se lancer dans cette spéculation. J'ai ici une liste formidable que je ne lirai pas, parce que les noms qu'elle renferme sont imprononçables. Les personnes attirées dans cette entreprise n'appartiennent pas au commun. Ce sont des comtes, des ducs et des vicomtes—des gens des plus huppés. Le bruit court que le roi de Belgique, lui-même, faisait partie de cette compagnie.

M. SAM. HUGHES : Quel en était l'avocat ?

M. BENNETT : Rien ne l'indique. Il y avait une compagnie formidable de gros capitalistes, y compris le roi de Belgique, et ces citoyens de York-nord, exhortés par le directeur général des Postes, étaient les esprits dirigeants de cette compagnie au capital d'un million de dollars. Mais on rapporte que les Belges apprirent dans quelle compagnie ils se trouvaient et refusèrent de soumissionner. Toutefois, le directeur général des Postes réussira peut-être à convaincre le roi des Belges et les autres personnages distingués, que les gens auxquels ils étaient à la veille de s'associer étaient de braves et bonnes gens. Cependant, chose certaine, c'est que les amis de M. Fleury ont dû éprouver de la surprise en voyant dans la " Gazette du Canada " son nom accolé aux noms de ces comtes et de ces vicomtes à titre d'actionnaire d'une compagnie ayant un million de dollars de capital. Eh bien ! le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas parachevé. Il y a encore de l'espoir. D'autres entreprises seront adjugées et ces messieurs pourraient encore profiter des conseils du directeur général des Postes.

Où en est rendu l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Les gens naïfs et crédules pensaient que l'offre la plus basse serait acceptée, mais à quel spectacle assistons-nous. Nous voyons M. Parent—auquel le député d'Ontario-nord a reproché de ne pas remplir le rôle qu'il devrait jouer au sein de la commission—nous voyons, dis-je, M. Parent et une autre personne tenir pour le plus haut soumissionnaire et les deux autres commissaires favoriser une offre moins élevée. Le public sait comment les commissaires sont partagés, mais il ne saura jamais, à moins d'une indiscrétion, quelle sera l'attitude individuelle des membres du cabinet. Tout n'est qu'avidité et convoi-

tise dans cette affaire. Tous sont persuadés qu'en exerçant une pression politique suffisante, ils pourront réaliser des profits qu'ils ne toucheraient pas si les choses suivaient leur cours régulier.

Avant la suspension de la séance, j'ai parlé des travaux de dragage qui s'exécutent dans ce pays et je déclare maintenant que cette dépense est la plus colossale escroquerie commise au détriment de la population canadienne. Je parle à dessein et de propos délibéré. Il y a dans l'Ontario des compagnies de dragage qui sont sous l'égide protectrice du Gouvernement et du ministre des Travaux publics. Celui-ci s'efforce de confier à ses favoris tous les travaux de dragage à exécuter au Canada, au lieu de provoquer la concurrence universelle. Quels sont les membres de ces compagnies ? Le ministre les connaît. Il sait qu'il y a parmi eux des juges et des membres du Parlement. Il sait que cette après-midi même le représentant de la rivière de la Pluie l'a admis par son silence.

M. CONMEE : Je désire reprendre l'honorable député. A plusieurs reprises tant à cette session qu'à la dernière, il a mêlé mon nom à ceux des concessionnaires du dragage. La Chambre ni le public n'ont rien à gagner à ces imputations lancées contre les députés du parti opposé. Je pourrais adresser à mes adversaires autant d'injures que l'honorable député m'a dit. Est-il au courant de mes affaires. Il n'en connaît absolument rien. Il n'a pas de preuves à offrir. S'il en a qu'il les donne. Si j'ai enfreint le règlement, si j'ai violé la loi sur l'indépendance du Parlement, il y a un moyen de remédier à la situation. Tant que l'honorable député n'aura pas recours à ce moyen, il fera mieux de laisser mon nom de côté. J'ai le droit d'être ici. Je ne dois mon mandat à aucun parti en particulier ; je ne le dois certainement pas au parti auquel appartient l'honorable député. Je suis ici malgré lui. Je ne suis le serviteur d'aucune compagnie, d'aucune grande société. Pas un seul particulier, pas une seule compagnie ou association, n'a été mis à contribution pour assurer mon élection. Je n'engendrerai pas chicane à l'honorable député mais je l'avertis qu'il ferait mieux de ne pas sortir des bornes.

M. BENNETT : Le représentant de la division de de baie du Tonnerre et de la rivière de la Pluie (M. Conmee) est un véritable Rip-Van-Winkle. Il y a un an que les journaux l'ont accusé d'avoir des fonds dans la compagnie de dragage des grands lacs sans qu'il ait ouvert la bouche ou trempé sa plume dans l'encrier pour repousser ces accusations. Cependant, je suis bien aise d'entendre l'honorable député élever la voix ; je suis bien aise d'entendre l'avertissement qu'il donne au Gouvernement. Il lui a fait savoir qu'il est toujours prêt à accourir sous le pommier le plus chargé. Il est prêt à entonner un hymne en honneur de l'indépendance. Il croit évidemment que le Gouvernement chancelle et il se dispose à passer dans l'autre camp. C'est vraiment charmant de l'entendre prêcher la morale politique. Personne, dit-il, ne l'a jamais défrayé. Allons donc ! est-ce que la province d'Ontario n'a pas été fortement mise à contribution. Cependant, je serai assez juste envers lui pour dire qu'il s'est toujours montré généreux. Il n'a pas hésité à débourser mille dollars pour faire invalider l'élection de Gamey. L'honorable député est bien connu dans les cercles politiques de l'Ontario. Je suis surpris, ce soir, de le voir se départir de cette réserve qui était autrefois un de ses traits caractéristiques, de cette réserve qui a toujours témoigné de sa sagesse. Il n'a pas encore nié qu'il ait des fonds dans cette compagnie. Je vais lui donner la chance de faire cette dénégation.

M. CONMEE : Je déclare qu'en se bornant à lancer contre ses adversaires ces imputations et ces insinuations l'honorable député se ravale au-dessous du niveau où devrait se tenir un membre de cette Chambre. Il est libre de choisir son milieu ; quant à moi, peu m'importe. Mais, je suis convaincu que ses commettants ne l'ont pas élu simplement pour qu'il répande des calomnies. De retour dans ses foyers, quel compte leur rendra-t-il ? Comment pourra-t-il leur donner l'assurance qu'il a servi leurs intérêts ou la cause de la patrie. Il a lancé maintes assertions gratuites ; il a donné cours à maintes insinuations. J'ai cru faire preuve de beaucoup de modération à son endroit. Je l'avertis que, s'il veut se constituer le vidangeur de son parti, il peut trouver devant lui beaucoup d'ordures à remuer. Je ne veux pas entamer une discussion ici, ce soir.

Quelques VOIX : Ah, ah.

M. CONMEE : Les députés de la gauche n'ont pas à s'alarmer ni à se goberger. Je connais leur passé. Ils l'ont peut-être oublié, mais je m'en souviens et le pays aussi. S'ils ne veulent que des discussions comme celles que l'honorable député (M. Bennett) semble affectionner, ils peuvent en avoir tout leur soûl. Quant à moi, je proteste. Nous ne sommes pas ici dans ce but. J'ai déjà déclaré à l'honorable député que, s'il croit que je n'ai pas le droit d'être ici, s'il pense que je suis directement ou indirectement intéressé dans une entreprise ou je ne devrais pas avoir de fonds, il est de son devoir de procéder régulièrement. C'est à lui de porter une accusation et d'en faire la preuve. Mais, en vérité, il ne sait rien, il n'a pas de preuves à offrir sur l'heure ni plus tard.

M. BENNETT : Ma foi, j'éprouve de la sympathie pour l'honorable député (M. Conmee). La province qui, naguère, le nourrissait plantureusement ne lui met plus rien sous la dent. On n'entend plus le rire

joyeux dont l'honorable député faisait autrefois retentir les échos du palais législatif. Il y passe et repasse, mais il ne fait plus entendre que plaintes et gémissements. L'honorable député niera-t-il qu'avant qu'il fisse partie de la compagnie de dragage des Grands lacs....

M. CONMEE : Je n'ai jamais rien eu à faire avec la compagnie de dragage des Grands lacs.

M. BENNETT : Enfin, j'ai amené l'honorable député sur le terrain où je cherchais à l'attirer. Eh bien, Charles Bowman et James Conmee, tous deux membres de l'assemblée législative de la province d'Ontario étaient co-propriétaires de plusieurs dragueurs. L'honorable député peut difficilement le nier. Il s'aperçut de la tournure que prenaient les événements à Toronto ; il pouvait lire sur la muraille les mots fatidiques. Aussi, réussit-il à venir à Ottawa. J'ignore si c'était avant ou après l'élection générale. Quoi qu'il en soit, il vint à Ottawa. Il ne fut pas lent à comprendre que, dans les circonstances, MM. Conmee et Bowman auraient mauvaise grâce à entreprendre des travaux de dragage pour le compte de l'Etat, et une compagnie fut constituée en corporation. L'honorable député me reproche de parler de lui avec aigreur. Allons donc, je l'ai complimenté. J'ai dit qu'il était le député le plus retors parmi la droite. Je veux bien admettre qu'il est l'un des plus habiles prestidigitateurs que je connaisse, que son sourire est le plus mielleux de tous et que, jusqu'à ce soir, sa discrétion a été au-dessus de tout éloge. Mais il a desserré les dents ce soir et ça été une erreur de sa part. Dorénavant, en faisant son éloge, je devrai m'abstenir de parler de sa discrétion. La compagnie que j'ai nommée existe, et l'honorable député pourra difficilement nier que M. Bowman est membre de cette compagnie et qu'une personne en qui il repose beaucoup de confiance—j'ai nommé M. Whelan, son gendre— est aussi un gros actionnaire de la même compagnie. Voilà tout.

Nous avons entendu dire que sa majesté satanique fût poursuivi autour d'un fourré et qu'elle fut prise enfin. Ce n'est pas que je veuille dire que l'honorable député est la personnification de celui que je viens de mentionner. Mais, voilà le cours et le long de l'histoire de la compagnie de dragage Conmee. Si quelqu'un s'imagine que l'honorable député, qui multiple ses allées et venues au ministère des Travaux publics, n'a aucun intérêt dans les entreprises de dragage, tout ce que je puis dire....

M. CONMEE : Je prends la parole pour un appel au règlement. J'ai fait une déclaration devant la Chambre. L'honorable député (M. Bennett) a avancé sur mon compte une chose que j'ai contredite. Je parlais en ma qualité de membre de cette Chambre. L'honorable député devrait retirer son assertion. Je n'ai rien à faire dans les travaux de dragage de M. Bowman. Mon honorable ami (M.Bennett) est en quête de renseignements ; libre à lui d'en chercher. Je ne veux rien dire de désagréable ; cependant, je le pourrais. Si, après avoir été repris, l'honorable député ne se croit pas tenu de retirer ses assertions—assertions fausses, assertions gratuites, qu'il ne saurait prouver ni appuyer sur rien—je m'en rapporte à la décision de la Chambre.

M. BENNETT : Si l'honorable député me demande de dire que M. Whelan n'est pas actionnaire dans cette compagnie...

M. CONMEE : Je ne permettrai pas à l'honorable député de finasser avec moi. Il ferait mieux de s'en rendre compte tout de suite. Je puis parler aussi longtemps que lui...

M. l'ORATEUR : En présence de la dénégation de l'honorable député (M. Conmee), l'honorable représentant qui a la parole (M. Bennett) est tenu de se rétracter.

M. BENNETT : Je déclare une fois de plus que je ne crois pas que l'honorable député ait un dollar valant d'actions de cette compagnie à son nom personnel.

M. l'ORATEUR : Ce n'est pas assez. L'honorable député (M. Conmee) a déclaré que, ni directement ni indirectement...

Quelques voix : Oh ! oh !

M. l'ORATEUR : C'est ce que j'ai compris. Puisqu'il en est ainsi, je considère qu'on doit retirer les propos précédemment tenus.

M. R. L. BORDEN : Je dois dire que je n'ai pas entendu l'honorable député se servir du mot " indirectement ".

M. SPROULE : Il a déclaré qu'il n'avait rien à faire dans les travaux de dragage de M. Bowman.

M. l'ORATEUR : Il a déclaré qu'il n'était ni directement ni indirectement, mêlé à quoi que ce soit de dérogatoire à la position qu'il occupe dans cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : C'est une question de droit.

M. l'ORATEUR : C'est une question de fait. L'honorable député qui avait la parole devrait se rétracter.

M. BENNETT : Je n'ai pas dit que l'honorable député (M. Conmee) était actionnaire de la compagnie.

M. l'ORATEUR : C'est jouer sur les mots. On nous a laissé entendre que l'honorable député était illégalement mêlé à des entreprises de dragage. Il a nié cette insinuation et on devrait la retirer.

M. BENNETT : Nous laisserons de côté cette compagnie de dragage pour nous occuper d'une autre.

Quelques voix : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : On devrait retirer cette insinuation.

M. R. L. BORDEN : Que lui reproche-t-on ?

Quelques voix : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) demande : En quoi cette insinuation est-elle inconvenante ? Si l'honorable député est intéressé dans une entreprise de dragage, étant membre de la Chambre, il est dans une fausse position et c'est une inconvenance d'insinuer qu'il se trouve dans cette position-là.

M. R. L. BORDEN: Je parle...

Quelques voix : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : Je parle d'une compagnie constituée en corporation. . .

Quelques voix : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : Je parlais d'une compagnie constituée en corporation.

M. l'ORATEUR : Autant que j'en juge, toute la teneur...

M. FOWLER : Allons, vous finassez.

M. l'ORATEUR : Observez le règlement, s'il vous plaît. L'honorable député (M. Fowler) n'a pas le droit de faire des remarques sur une décision de l'Orateur, quand celui-ci la rend. L'honorable député qui parlait alors (M. Bennett) a laissé entendre —et c'est là la teneur de son discours—qu'il y avait quelque chose de condamnable dans les rapports d'affaires d'un de ses collègues (M. Conmee) avec cette compagnie de dragage, à propos d'une entreprise accordée par le Gouvernment à cette compagnie. Cela a été nié expressément et formellement. Je crois que cette dénégation devrait être acceptée, et qu'on devrait retirer de pareilles insinuations.

M. BENNETT : J'ai déclaré loyalement que j'acceptais la déclaration de l'honorable député (M. Conmee), quand il a affirmé qu'il n'était pas actionnaire de cette compagnie.

M. l'ORATEUR : C'est encore là insinuer même chose. On a laissé entendre qu'il y avait quelque chose d'inconvenant dans le fait que l'honorable député (M. Conmee) est membre de cette compagnie qui a obtenu une entreprise du Gouvernement. Que je me trompe ou que j'aie raison—c'est à la Chambre de régler ce point—je décide que cette insinuation doit être retirée.

M. R. L. BORDEN : Mais l'honorable député. . .

Quelques honorable DEPUTES : A l'ordre ! à l'ordre !

M. R. L. BORDEN : On n'avancera pas plus les choses en criant "à l'ordre" ! Il faut aussi bien en prendre son parti et se résigner à cette idée.

Un DEPUTE : Adressez-vous donc à M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : L'honorable député qui vient de terminer son discours (M. Bennett) dit qu'il accepte la déclaration de son collègue qui l'a interrompu (M. Conmee). Depuis dix ans, je fais partie de la Chambre et l'expérience que j'ai acquise me porte à croire que c'est là tout ce qu'on peut exiger d'un député.

M. CONMEE : L'honorable député (M. Bennett) n'a pas placé la question sur le terrain qu'a choisi le chef de l'opposition. Il a dit qu'il acceptait ma déclaration que je n'avais pas d'actions dans cette compagnie. Mais je nie que directement ou indirectement, j'ai violé les règlements de cette Chambre ; j'ajoute que je n'avais aucun intérêt dans l'entreprise mentionnée par l'honorable député.

M. SAM. HUGHES : C'est là une autre distinction subtile.

M. CONMEE : Je ne puis faire de déclaration plus claire et je crois avoir le droit d'exiger une apologie complète et entière.

Quelques honorables DEPUTES : A l'ordre ! à l'ordre! retirez ce que vous avez avancé.

M. l'ORATEUR : Ma décision est que l'honorable député (M. Bennett) doit retirer ce qu'il a insinué.

M. INGRAM : Je voudrais obtenir un renseignement. L'honorable député (M. Conmee) dit-il qu'il ne possède pas d'actions. . .

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! ne sortons pas de la question que nous discutons maintenant. On a insinué qu'il y avait quelque chose d'inconvenant dans ce qui relie l'honorable député (M. Conmee) à ces entreprises et à cette compagnie. Or, cette insinuation n'a pas été retirée et je crois qu'elle devrait l'être.

M. R. L. BORDEN : D'après l'expérience que j'ai acquise, je puis dire que le député qui insinue quelque chose, se trouve à retirer ce qu'il a avancé, s'il déclare qu'il accepte la dénégation du député visé. Je ne vois pas comment il pourrait en être autrement. Je puis ajouter, avec tout le respect qui vous est dû, monsieur l'Orateur, que la déclaration de l'honorable député (M. Conmee) me semble différer sur un point très important de l'interprétation que vous lui donnez.

M. McINTYRE : Je demande qu'on observe le règlement. Est-il permis d'après les règles de cette Chambre, de discuter votre décision, monsieur l'Orateur ? Les députés

intéressés ne peuvent-ils pas en appeler à la Chambre, et n'est-ce pas là la seule alternative qui leur est offerte ?

M. l'ORATEUR : Oui. Je devrai accepter le jugement de la Chambre qui décidera si j'ai bien interprété le sens de l'insinuation faite par le député qui parlait alors (M. Bennett), à l'adresse de son collègue qui a nié l'exactitude des faits avancés. Je décide qu'on a déclaré, ainsi que les "Débats" le feront voir, qu'un député s'était trouvé mêlé indûment aux affaires de cette compagnie qui a obtenu des entreprises du Gouvernement et que cette insinuation n'a pas été retirée alors qu'elle devrait l'être.

L'honorable WM PATERSON : Je comprends, mais je puis me tromper, que quand monsieur l'Orateur a rendu sa décision, on doit l'accepter ; on peut en appeler à la Chambre, et c'est là la seule procédure à suivre.

M. INGRAM : Je demande de nouveau un renseignement ; l'honorable député a-t-il dit. . .

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. INGRAM : J'observe le règlement de la Chambre. . .

M. l'ORATEUR : J'ai donné ma décision qui ne peut être discutée. Vous n'avez qu'à en appeler à la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je comprends que la dénégation de l'honorable député (M. Conmee) a été acceptée.

M. BENNETT : Oui, monsieur l'Orateur, j'accepte la déclaration de l'honorable député telle qu'il l'a faite.

M. l'ORATEUR : Cela suffit.

M. R. L. BORDEN : C'est, cependant, ce que mon honorable ami avait fait depuis longtemps.

M. l'ORATEUR : Non. Je ne cherche pas à être entraîné dans une discussion, mais je ne crains pas de dire que c'est là la déclaration acceptée d'abord.

M. R. L. BORDEN : Je ne désire pas me disputer avec vous, monsieur l'Orateur, mais j'ai pris part à ce débat, parce que je croyais que l'honorable député (M. Bennett) avait accepté la déclaration de mon honorable ami (M. Conmee).

M. BENNETT : Quiconque connaît tant soit peu les travaux de dragage qu'on a faits sur les Grands lacs depuis dix ans, a vu ce qui s'est passé. Dès que s'opéra un changement de gouvernement, un certain nombre d'hommes qui connaissaient ce genre d'ouvrage, furent aussitôt mis sur leur garde. En effet, on leur a dit clairement qu'ils n'avaient aucune chance d'obtenir ces entreprises de dragage. Quelle a été la conséquence de cet état de choses ? Des compagnies, composées surtout de libéraux, ont acquis des dragueurs pour se livrer à cette industrie et l'on a exclu tous les conservateurs de toutes ces entreprises. Le ministre des Travaux publics (M. Hyman) a, l'an dernier, pour l'avantage de la société Conmee et Whelan connue aussi sous le nom de la compagnie des Grands lacs. . .

M. CONMEE : Je demande encore que l'honorable député observe les règlements de la Chambre. Je ne lui permettrai pas de se servir de mon nom à propos de l'affaire dont il parle.

M. BENNETT : Je voulais dire, la société Bowman et Whelan.

M. CONMEE : Je demande que l'honorable député retire ce qu'il vient d'avancer. Je ne veux pas rester ici pour permettre à mon honorable ami de se servir de ce langage à mon endroit. Je lui demande d'agir en homme d'honneur et de retirer ce qu'il vient d'avancer.

Un honorable DEPUTE : Ç'a n'a pas de sens commun.

M. BENNETT : Immédiatement on prit des mesures pour accorder à Bowman et Whelan ou à la compagnie des Grands lacs le monopole absolu des centaines de milliers de dollars représentant le coût des travaux de dragage qu'on devait exécuter dans les havres de Port-Arthur et de Fort-William. Cette compagnie avait un certain nombre de dragueurs dans ces deux ports, et le ministre (M. Hyman) publia une annonce rédigée de telle façon que seuls des dragueurs qui se trouvaient pris dans les glaces, pouvaient servir à l'exécution de ces travaux.

M. SAM. HUGHES : Ces ports étaient pris par les glaces.

M. BENNETT : Le ministre ne peut nier cela. Quand ce sujet fut discuté ici, à différentes reprises, nous avons forcé l'honorable ministre de faire voir son jeu. Cette compagnie pouvait obtenir le monopole de ces travaux de dragage. Que fait encore le ministre, aujourd'hui ? Il dit aux propriétaires des dragueurs d'Ontario qui sont tous libéraux, car je défie nos adversaires de mentionner le nom d'une seule compagnie composée de conservateurs. . .

M. TELFORD : Je veux rectifier ce qu'avance l'honorable député. M. Green, d'Owen-Sound a toujours été conservateur et il l'est encore.

M. CONMEE : Je puis citer le nom d'un autre conservateur, M. Boone, qui fait beaucoup de travaux de dragage ; c'est, peut-être le plus grand industriel du genre, dans Ontario.

M. J. T. SCHELL : Il y a encore M. M. P. Davis.

M. BRODEUR : Je pourrais mentionner le nom de M. E.-A.-D. Morgan, ex-candidat conservateur dans le comté Richelieu.

M. CONMEE : Et celui de M. Poupore, qui fut député conservateur ici même.

M. BUREAU : Et celui de M. Randolph Macdonald qui est un tory.

M. BENNETT : Monsieur l'Orateur, nous qui faisons partie de cette Chambre depuis douze ou quinze ans, nous pouvons apprécier à sa juste valeur le ton relevé que la discussion a pris aujourd'hui. Il est sublime ! Voici l'assemblée la plus importante du Canada ; si Sa Majesté pouvait assister à nos délibérations et voir par elle-même notre façon d'agir ici, cela l'impressionerait grandement.

Quelques honorables DEPUTES : Oh ! oh!

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. BENNETT : Je parlais des conservateurs qui possédaient des dragueurs dans Ontario ; je puis dire que celui qui croit que M. Boone est un de nos amis politiques, se trompe grandement. La grande activité que M. Boone a déployée aux dernières élections en faveur du représentant actuel de Simcoe-nord (M. McCarthy) a fait élire mon honorable ami par vingt voix de majorité. Quant à M. Green, nous n'en avons pas entendu parler auparavant, mais il y a à Owen-Sound une grande compagnie, celle tant connue sous le nom de la compagnie A.-G. McKay. Qu'a fait l'honorable ministre des Travaux publics ? Il a dit à ses amis favorisés d'Ontario : Peu m'importe les individus ou leur politique ; vous, vous êtes des amis libéraux et vous obtiendrez le monopole du dragage dans Ontario. Vous pouvez choisir l'endroit où il vous plaira de faire le dragage.

Aujourd'hui, le " Globe " publie une annonce demandant des soumissions pour l'exécution des travaux de dragage à Penetanguishene, à Meaford, à Fesserton, à Goderich, à la Pointe-Edouard, à Port-Stanley, à Port-Burwell, à Rondeau, dans la rivière Thames, à Owen-Sound, dans le chenal de l'île du Nègre et à Trenton. On y stipule que seule les dragueurs enregistrés au Canada, à l'époque où l'on devra produire ces soumissions, seront employés. N'est-ce pas là un arrangement bien gentil qui permet aux industriels amis du Gouvernement de participer à ces entreprises ? Prenons une des compagnies de dragage de la division électorale de Simcoe-est. M. Bowman possédait un vieux dragueur dans ce comté. Il s'en est débarrassé en le vendant, à qui ? A une compagnie connue sous le nom de la compagnie de dragage de Penetanguishene. Le ministre connaît ceux qui composent cette compagnie dont le président est le docteur Spohn, candidat malchanceux à la Chambre des communes. Le ministre sait cela tout aussi bien que moi.

Un honorable DEPUTE: Le docteur Spohn a-t-il été candidat dans les intérêts du parti libéral ?

M. BRODEUR.

M. BENNETT : Oui ; il est le surintendant de l'asile de cette ville. L'un de ses associés est M. Gendron dont le frère a pris soin des intérêts de cette compagnie au nom du gouvernement fédéral, quand ce dragueur appartenait à M. Bowman. Ce dragueur était réellement merveilleux. Il pouvait fonctionner quatre, cinq, six et quelquefois sept heures, puis se briser au cours de ces accidents inévitables quand il s'agit d'un navire aussi vieux et aussi détraqué ; mais depuis que cette nouvelle compagnie a acheté ce dragueur, celui-ci fonctionne douze heures par jour. Il faut se rappeler que cet ouvrage est payé à l'heure.

M. HYMAN : L'honorable député affirme-t-il que le ministère paie tant par heure pour l'ouvrage fait par ce dragueur ?

M. BENNETT : Certainement.

M. HYMAN : Dans ce cas, l'honorable député affirme une chose qui est absolument contraire aux faits.

M. BENNETT : Je mets l'honorable ministre au défi d'envoyer chercher au comité des comptes publics les renseignements nécessaires. S'il le fait, il constatera d'après ces comptes publics qu'on a payé le travail de ce dragueur tant par heure.

M. HYMAN : Je croyais que l'honorable député affirmait qu'on employait actuellement ce dragueur en payant tant de l'heure.

M. BENNETT : N'est-ce pas que cela est bien gentil de la part de l'honorable ministre des Travaux publics? Mon honorable ami est un homme d'Etat de grande envergure. Quelle chance pour l'ouest d'Ontario d'avoir un géant semblable dans le cabinet! Oui, mais ce géant n'a pas encore fait toutes ses dents. Je n'ai pas dit qu'on se servait de ce dragueur à l'heure actuelle, puisque j'ai parlé de l'an dernier. En vérité, les temps sont bien propices aux écumeurs puisque partout on trouve de ces derniers. A quoi sert l'opinion que le public se forme sur ces accapareurs et que font ces derniers? L'autre jour, nous avons soumis à la Chambre le cas d'un aveugle nommé Molloy qui, malheureusement, a perdu la vue dans la guerre du Sud-africain. Si l'on se rend au comité des chemins de fer, qu'est-ce qu'on y verra ? On y trouvera étalés sur le mur deux magnifiques toiles. La première représente la conférence coloniale de 1894 et dans cette peinture bien qu'il fût l'âme dirigeante de cette conférence, sir John Thompson se trouve placé au dernier plan, tandis que les figures les plus en évidence sont celles du premier ministre et de sir Richard Cartwright. Ils sont représentés de plein pied. On peut parler de licences poétiques, mais celle-ci est une licence dans l'art de la peinture. Après tout, il est possible que l'artiste ait bien fait de rappeler sur la toile les longues figures qu'avaient en 1894 le premier ministre actuel et le ministre du Commerce.

Mais examinons un peu plus ; que voyons-nous ? Nous apercevons le portrait d'un homme d'Etat important à l'heure présente, je veux parler de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). A cette époque, non seulement mon honorable ami ne faisait pas partie du cabinet, mais il n'était pas même député. Son portrait ne devrait pas figurer sur cette toile, mais l'artiste a été frappé de l'idée qui prévaut par tout le Canada et il s'est dit : Si je veux vendre ces tableaux, je n'ai qu'un seul moyen de réussir, c'est de donner une place proéminente à ces messieurs. Que représente l'autre toile? Le défilé côte à côte des vaillants fils du Canada se rendant à bord des navires qui devaient les emporter au loin, ne sachant pas même s'ils reviendraient au pays et passant devant le premier ministre et d'autres membres du cabinet.

Quand on soulève ici le cas du cavalier Thomas Mulloy, on constate qu'on peut dépenser des milliers et des millions de dollars de toutes sortes de façons, mais qu'on ne saurait trouver un sou pour venir au secours d'un homme qui a perdu la vue en combattant pour l'empire. Comment le peuple apprécie-t-il cette conduite ? Je ne demande pas à la Chambre d'accepter mon humble avis, mais je vais rappeler les paroles citées, l'autre soir, par un libéral d'Ontario qui, à maintes reprises, a soutenu des discussions en faveur de son parti et qui par son éloquence et sa conviction a gagné des partisans à la cause libérale; je vais rappeler ce que disait cet homme dont le nom, car c'est celui de l'auteur de cette vieille et si impressionnante chanson " The Maple Leaf Forever ", subsistera bien longtemps après que le souvenir de ce Gouvernement sera complètement perdu. Que disait donc M. Alexander Muir ?

Voici :

> Il est honteux, il est cruel et révoltant d'avoir à constater que des hommes qui ont servi leur pays comme l'ont fait le cavalier Mulloy et notre camarade, le sergeant John Wilkinson, ici présent, reçoivent du Gouvernement de ce pays, ainsi qu'il est arrivé à Mulloy quand il s'est adressé à ce Gouvernement, cette réponse: Vous avez combattu pour l'Angleterre, que celle-ci vous récompense. Notre cause n'était pas en jeu.
>
> Aujourd'hui, cet homme vit dans les ténèbres pour se rappeler cette injustice cruelle de la part de son pays pour lequel il a tant fait.
>
> Je dis que la cause du Canada était en jeu et qu'elle a été bien soutenue par les enfants de ce pays qui, groupés autour du drapeau canadien, l'ont fait respecter partout où ils sont passés. Le Gouvernement ne se fait pas l'écho du sentiment de notre population en disant : " Notre cause n'était pas en jeu, que l'Angleterre paie."

Ce malheureux aveugle peut parcourir le pays d'un bout à l'autre en recevant l'aumône ou quelques marques de pitié de la part des citoyens généreux, mais le Gouvernement doit servir aux écumeurs une pitance telle qu'elle ne lui permet pas d'accorder un sou à cet homme. Les ministres ont voulu construire sur le sable mouvant, tout comme celui où l'on a élevé cette tour dont on a parlé aujourd'hui. Ils ne se sont pas placés au point de vue d'une morale élevée. Après les élections de 1896, l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) qui avait joué un grand rôle dans la campagne qui venait de se terminer, ne se trouvait pas à faire partie de la Chambre. De tous les députés qui composaient le contingent libéral de la Nouvelle-Ecosse, il n'y en eut pas un seul pour dire: M. Fielding, je vous cède ma place. Il fallut attendre, quoi ? Que certaines négociations eussent réussi. L'on vit alors un de ces députés accepter la position de juge et céder son mandat à l'honorable ministre des Finances. Voilà comment M. Forbes a troqué son siège en cette Chambre pour devenir juge et permettre au ministre des Finances de faire partie de la Chambre des communes. Dans quelles circonstances l'honorable M. Blair est-il devenu membre du cabinet ? Il avait dirigé la lutte en faveur des libéraux au Nouveau-Brunswick.

Cependant, il ne se trouva pas un député de cette province pour lui céder la place. On entra alors en pourparlers avec un certain M. King qu'on nomma sénateur, et M. Blair devint membre de la Chambre. M. Tarte, lui, avait été battu dans le comté de Beauharnois. Il lui fallait un siège ici. Pour lui en procurer un, on nomma sénateur un certain député. Quand, dernier fait, mais non le moins important—il fallut trouver une place ici pour le directeur général des Postes (M. Aylesworth) on fit un juge du représentant de Durham-ouest et l'honorable ministre fut élu dans ce comté qu'il n'aurait pu représenter dans d'autres circonstances. Lorsque le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) dut faire partie de cette Chambre, pas un des députés libéraux de la Colombie-Anglaise ne consentit à lui céder son mandat. Et les choses en étaient là, quand on résolut d'offrir la situation de sénateur à M. Riley s'il voulait céder sa place de député à l'honorable ministre. Et le marché fut conclu.

D'une extrémité à l'autre du pays, les méthodes pernicieuses suivies par le Gouvernement ont corrompu " le corps politique ". Les membres de cette Chambre sont tellement avides de profiter de cette exploitation du trésor public, de cette course au picotin, que l'honorable ministre de la Justice a été obligé de reconnaître ce fait en déclarant ici que les hommes publics du Canada sont tellement dépravés au point de vue politique, qu'il est devenu absolument nécessaire d'adopter une loi qui privera de leur mandat les membres de cette Chambre qui se rendront coupables de ces intrigues détestables. On ne connaît pas de loi semblable en Angleterre, mais l'honorable ministre de la Justice croit que cette loi est nécessaire ici, et j'espère que le Parlement adoptera cette législation.

Qu'on me permette de faire ressortir l'état de choses qui existe, aujourd'hui, en Angleterre sous ce rapport.

Pendant la guerre du Sud-Africain, deux membres de la Chambre des communes d'Angleterre ont négocié la vente de quelques navires au gouvernement anglais ; le fait ayant été connu, ces deux députés durent démissionner. Au Canada, on considérerait comme une légère offense une transaction pareille. Notre population regarde d'un œil tout à fait sévère l'augmentation des dépenses qui se continuent dans ce pays depuis dix ans. Ainsi que nous disait M. Muir, ce vétéran du parti libéral dans Ontario, le Gouvernement ne possède plus la confiance du peuple. Dans cette grande province d'Ontario où l'honorable premier ministre voudrait compter tant de partisans, le discrédit dans lequel est tombé le Gouvernement est tel que les journaux nous disent aujourd'hui que certains ministres doivent démissionner et céder la place à d'autres personnes dont le prestige pourra renforcer le Gouvernement. Je me forme une opinion personnelle sur ce plus ou moins de force qu'apporteront au Gouvernement les personnes qu'on désigne tout bas. Après dix ans d'administration libérale, le sentiment public au Canada s'est tellement ravalé que le ministre de la Justice nous dit lui-même que le Parlement devrait user de son pouvoir pour adopter une législation salutaire, empêchant les membres du Parlement de vendre leurs services à des corporations ou à des individus qui les sollicitent. Tout le monde sait que cette loi ne peut s'appliquer aux membres de l'opposition, car ce ne sont pas eux qui peuvent réclamer des faveurs de la part d'un ministre.

J'ai appris avec plaisir qu'il y aura une enquête sur l'accident arrivé à l'édifice de l'Ouest. Ce qui préoccupe le Gouvernement à l'heure qu'il est, ce n'est pas l'écroulement de la tour en question, mais c'est la découverte qu'on a faite que d'un bout à l'autre du pays le peuple regarde avec dégoût et suspicion les dépenses faites par le Gouvernement, et croit que la chute de la tour est la conséquence d'un système qu'on a suivi depuis dix ans.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Je n'ai pas l'intention de nuire aux intéressés dans l'accident qui s'est produit à l'édifice de l'Ouest. L'honorable ministre des Travaux publics nous a dit hier :

L'entrepreneur est M. Geo. Goodwin. Les plans et devis sont absolument conformes à ceux qui ont servi pour la construction des tours et autres travaux des édifices du parlement. Les matériaux qui devaient être employés étaient exactement semblables à ceux qui ont servi pour les autres parties de l'édifice.

Je considère que cette déclaration est exacte et que je dois l'accepter. J'attendrai que les documents soient déposés sur le bureau de la Chambre, avant d'exprimer une opinion sur les causes de cet accident. Depuis plusieurs années, je fais partie de la Chambre ; je connais l'entrepreneur, M. George Goodwin, et je sais que c'est un homme très respectable et très recommandable. Je n'ai rien à dire contre lui ni contre les entrepreneurs en général, car je sais que nous avons au Canada un nombre considérable d'entrepreneurs parfaitement honorables et qui sont toujours prêts à exécuter les travaux qu'on leur confie, d'après le cahier des charges de l'entreprise. Mais, monsieur l'Orateur, je suis forcé de prendre la parole dans cette circonstance et de discuter la manière dont s'exécutent les travaux publics dans mon comté, à cause d'un rapport publié dans une gazette de Saint-Thomas ; ce journal est le principal organe libéral de la division que j'ai l'honneur de représenter. Quelqu'un qui demeure dans une ville où se font des travaux publics a envoyé à un journal conservateur une correspondance dans laquelle il se plaignait de la façon dont s'exécutait ces ouvrages. Voulant réfuter ce qu'affirmait ce correspondant, le journal libéral répondit comme suit:

L'argument le plus sérieux qu'on a invoqué contre le " Times ", c'est qu'il a prétendu que les travaux en question avaient été mal exécutés et qu'on avait gaspillé l'argent public, alors que le patron de ce journal, M. A. B. Ingram, représentant du peuple, reste muet comme une carpe, pour l'unique motif que son parti n'est pas au pouvoir. Si c'est là le sentiment des membres conservateurs du Parlement, il vaudrait mieux qu'ils restent à leur maison et ne touchent pas un sou de leur indemnité, puisqu'ils se tiennent cois, lorsqu'il y a tant de choses à dire dans l'intérêt des électeurs.

Eh bien, je mets le leader du Gouvernement et le ministre des Travaux publics au défi de dire que j'ai été ici muet comme une carpe. Est-ce là ce qu'a démontré ma conduite passée lorsqu'ils s'agissait de discuter le budget des différents ministères ?

Sir WILFRID LAURIER : Oh ! non.

M. INGRAM : Le premier ministre reconnaît que je dis la vérité, mais il se contente de faire un signe de la tête et les débats ne font pas mention de cela.

Sir WILFRID LAURIER : Cela n'est pas juste.

M. INGRAM : M. le premier ministre convient que je dis la vérité, mais il le marque par un simple signe de tête ; ce signe de tête ne paraîtra pas dans le compte rendu sténographique.

M. SAM. HUGHES : Le très honorable premier ministre a répondu " oui ".

M. INGRAM : Eh bien, s'il existe quelque doute à propos du mutisme trop prolongé que j'observerais ici, je devrai faire des efforts plus grands que ceux que j'ai tentés dans le passé.

Sir WILFRID LAURIER : Vous pouvez vous en dispenser.

M. INGRAM : Je demande pardon au très honorable premier ministre, mais ce n'est pas là ce que j'espérais lui entendre dire. Si je ne me trompe, je puis dire en toute sûreté que l'honorable ministre des Travaux publics aurait été très heureux, en maintes circonstances, si j'avais été aussi muet qu'une carpe. Mais voyons comment s'exécutent les travaux publics dans mon comté. Je trouve dans le journal dont j'ai parlé une correspondance du candidat libéral qui m'a fait la lutte, aux dernières élections. Il admet que ces ouvrages publics sont mal exécutés. Cet aveu est corroboré par l'ingénieur dirigeant les travaux. Il n'est pas nécessaire pour moi, député conservateur, de me plaindre de la façon dont ces travaux s'exécutent, puisque je puis prouver ce fait par les deux personnes dont je viens de parler. L'organe libéral de Saint-Thomas m'a accusé d'être aussi muet qu'une carpe ; je suis prêt à attendre mon heure ; j'attendrai que le ministre des Travaux publics dépose sur le bureau de la Chambre les rapports que je lui ai demandés et qui contiennent toute la correspondance et tous les documents se rapportant aux travaux exécutés à Port-Burwell, à Port-Bruce et à Port-Stanley. J'étudierai, j'analyserai alors avec soin ces documents, et je les comparerai aux correspondances échangées de temps à autre, dans mon comté, entre le candidat libéral et l'ingénieur chargé de diriger l'exécution des travaux.

Qu'on me permette de faire connaître quelques-unes des accusations qu'on a portées. Le candidat libéral déclare que des caissons ont été laissés dans le chenal, et qu'ils ont été un obstacle à la navigation au cours de l'été dernier. Le candidat libéral dit que cela est vrai. On a affirmé de plus que le bois dont on se servait était de qualité inférieure, bien qu'on l'eût payé un prix très élevé ; que le chenal est trop large ; qu'il se remplira ; qu'il faudra y faire du dragage de temps à autre et qu'au lieu de palplanches on aurait dût employer la construction en caisson pour la partie O. de l'ouvrage. Voilà ce qui est admis par le contremaître, M. Cookson. Je constate que M. Teall, l'ingénieur dirigeant les travaux, déclare ce qui suit :

Je mets de nouveau qui que soit, peu m'importe, au défi de démontrer à des hommes compétents que les travaux qui ont été exécutés sous ma surveillance sont en plusieurs endroits défectueux, ou que s'il y a des défectuosités, elles auraient pu être évitées, sauf une longueur de 130 pieds du côté ouest ; dans ce cas j'avais reçu des ordres formels.

Ce fonctionnaire dit donc que cette partie des travaux n'a pas été exécutée comme elle aurait dû l'être, et il rejette la responsabilité de ce fait sur le ministère des Travaux publics. Un autre point sur lequel je veux appeler l'attention du Gouvernement relativement à M. Teall, l'ingénieur dirigeant les travaux, est celui-ci : certains membres du parti libéral l'ont accusé d'avoir manqué de fidélité à son parti. En sa qualité d'ingénieur chargé des travaux, M. Teall recevait $120 d'appointements par mois, on l'accusa de ne pas avoir pris une part active dans la dernière campagne électorale, et voici ce qu'il dit sous sa propre signature :

Je n'ai, je pense, aucunement à me préoccuper des racontars ridicules sur ma fidélité au parti, car il est bien connu que je n'ai jamais voté que pour un candidat libéral, et non seulement j'ai fait tout en mon pouvoir pour assurer l'élection de M. Hepburn, lors de la dernière campagne, mais j'ai aussi gagné tous mes amis à la même cause.

Le très honorable chef du Gouvernement et d'autres ministres ont répété ici que le fonctionnaire public relevant du gouvernement fédéral, qui se permettait de faire de la propagande ou de prononcer des discours politiques devait être destitué immédiatement. Or, l'ingénieur dont je parle ne s'est pas contenté de faire des discours, mais, ainsi qu'il le dit lui-même sous sa propre signature, il a travaillé de toutes ses forces à assurer l'élection du candidat libéral. Il ne saurait y avoir de doute là-dessus, puisque nous avons la déclaration formelle de ce fonctionnaire. Voilà comment on exécute les travaux publics dans mon comté. Aujourd'hui tous les cabaleurs libéraux qui ont quelque influence auprès des chefs de leur parti ou qui servent à ces derniers, trouvent de l'emploi pour les travaux que le Gouvernement fait exécuter dans les havres de Port Edouard, de Port-Bruce et de Port-Stanley. Ces gens là ne se vantent pas de connaître ce genre de travail. C'est ainsi que MM. Ford et McCrimmon sont des cultivateurs qui ignorent complètement le genre d'ouvrage qu'on leur a confié. M. Smale, pour sa part, n'est qu'un cabaleur politique ; cependant, on l'emploie à ces ouvrages, ce qui est véritablement une honte. Au cours de la dernière élection, le ministre des Travaux publics a écrit au candidat libéral, ou bien ce dernier a trompé le peuple, une lettre dans laquelle il disait que le Gouvernement dépenserait un certain montant pour l'exécution de travaux dans un port de cette division électorale. Mon adversaire affirma qu'il avait cette lettre en sa possession. Je fais cette déclaration en présence du très honorable chef du Gouvernement et de l'honorable ministre des Travaux publics ; il est très insolite qu'un ministre de la couronne dise à un candidat que ce dernier pourra obtenir un crédit de $5,000 pour certains ouvrages qu'on doit exécuter dans un port, et qu'il écrive dans ce sens au candidat en question. Je constate avec plaisir, d'après la façon dont l'honorable ministre secoue la tête, que cette déclaration n'est pas vraie ; je préférerais accepter sa parole plutôt que celle du candidat libéral. Toujours est-il qu'on a avancé cela et que mes adversaires ont voulu obtenir les suffrages des ouvriers

d'Elgin-est. Je fais connaître ces faits à la Chambre ce soir à cause de l'article publié par le principal organe libéral de mon comté.

M. F. B. LALOR (Haldimand-et-Monck) : Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre la moindre part à ce débat; mais vu qu'un des membres de la droite a dit qu'un propriétaire de dragueur bien connu était conservateur, et je connais bien la personne en question, je veux parler de celle-ci dans quelques instants. Tout d'abord, je dois laisser tomber un pleur sur le sort de cette fameuse tour connue sous le nom de tour Laurier, laquelle hier s'est écroulée et a été réduite en pièces. J'avais examiné les fondations de cet édifice, et je dois dire que de tous les édifices que j'ai vu construire, soit par un gouvernement, soit par un particulier, c'est à peu près celui dont les fondations laissaient le plus à désirer. L'extérieur de l'édifice est en pierre; on a rempli le centre de boue, de sable ou d'autres matières semblables. Rien ne relie ces différents matériaux pour en former un tout compact. Il semble qu'on n'ait mis ni chaux, ni ciment de Portland dans le mortier. Dans tous les cas, si on s'est servi de ces matériaux, c'était en quantité si faible qu'ils ne servaient à rien.

Le résultat, nous le constatons aujourd'hui: ce bâtiment n'est plus qu'une ruine, qu'une leçon de choses pour tous les membres du Parlement et pour tous les visiteurs qui peuvent arriver à Ottawa. Heureusement cet accident s'est produit presque sous les yeux des membres de cette Chambre; il démontre le genre d'ouvrages que fait exécuter le ministre des Travaux publics. Ce dernier nous dit qu'il a l'intention de faire faire une enquête par un nouvel architecte qui examinera cet ouvrage et qui indiquera à l'honorable ministre la cause de l'effondrement de cette tour. Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, que cela soit nécessaire. Nous n'avons pas besoin d'un architecte pour nous dire la raison de l'écroulement de cette tour, parce que tous ceux qui examinent ce qui reste de cette construction peuvent voir qu'on n'a pas employé les matériaux voulus et que la charpente n'a pas été construite comme elle devait l'être. Il est bien bon de dire que le blâme doit s'adresser aux surveillants des travaux ou à l'architecte. Je comprends que ce dernier est un homme très consciencieux et je suppose qu'il connaît parfaitement tout ce qui se rapporte à sa profession.

A mon avis, la responsabilité de la construction de cette charpente et des fondations qui la supportaient, doit retomber sur le ministre des Travaux publics lui-même, puisqu'il est chargé de l'administration de ce département. C'est à lui que nous payons un traitement considérable afin qu'il surveille les travaux de ce genre. Il s'agit ici d'un bâtiment dont la construction se poursuivait sous ses yeux, à la porte même des bureaux de son département, devant lequel il passait une douzaine de fois par jour ; or s'il était véritablement un homme connaissant sa besogne, il n'aurait pas besoin d'architecte ou de surintendant pour lui dire que l'ouvrage n'a pas été bien fait. Je suppose que c'est là un échantillon du genre de travaux que le ministère des Travaux publics fait exécuter dans tout le pays.

Si un entrepreneur peut ériger un tel édifice sur la terrasse du parlement d'où les députés ont l'occasion de voir cet ouvrage que le ministre lui-même doit apercevoir parce qu'il y passe tous les jours, que ne doivent pas faire les entrepreneurs d'Halifax, de l'Ouest, où d'ailleurs qui n'ont pas à craindre la surveillance du ministre.

Tout cela démontre la nécessité d'une administration parfaite de la part du département ; les entrepreneurs comprennent qu'ils travaillent pour un gouvernement qui ne les surveillent pas ; en conséquence ils ne s'occupent pas d'apporter l'attention convenable à l'exécution des travaux qui leur sont confiés, pourvu qu'ils touchent leur dû. Il se peut aussi que ces entrepreneurs négligent de remplir les obligations que leur imposent les conventions parce que, en temps d'élections, on les fait souscrire de très grosses sommes.

Je voudrais demander à M. le ministre si ces travaux ont été adjugés sur soumissions.

M. HYMAN : Oui.

M. LALOR : C'est encore une autre raison pour laquelle on aurait dû voir à ce que ce travail fût exécuté suivant les plans et devis. Evidemment, l'entrepreneur n'a pas suivi les conditions du contrat. Je voulais surtout parler d'un ouvrage qu'on a exécuté dans mon propre comté ; on n'a pas demandé de soumissions publiques et nous n'avions pas besoin de ces travaux. A Dunnville, où je demeure, le ministère des Travaux publics a entrepris de creuser la Grande rivière. Pourquoi en a-t-il agi ainsi? Personne ne saurait le dire, mais le représentant de ce comté, qui était alors le colonel Thompson, avait demandé instamment au ministre de faire exécuter ces travaux. A la dernière session, j'ai essayé d'obtenir des renseignements sur ce sujet, mais en vain, car au ministère des Travaux publics on ne possédait que peu et même point de rapport de nature à expliquer comment M. Boone—que nos adversaires ont qualifié de conservateur—avait obtenu cette entreprise. Si M. Boone est conservateur, je suis heureux de ne pas compter dans nos rangs un plus grand nombre de partisans semblables, car, bien qu'il soit un homme très aimable, il n'en reste pas moins un partisan dévoué du Gouvernement actuel. Tout ce qu'on trouve dans les archives du ministère des Travaux publics, c'est qu'au mois de juin 1903, M. Boone a écrit une lettre au ministre des Travaux publics lui rappelant une certaine conversation qu'ils avaient

eue au sujet du dragage de cette rivière. L'honorable ministre lui commanda de faire descendre son dragueur jusqu'à Dunnville et de commencer le travail. Ce dragueur se trouvait alors dans le canal Welland, et son propriétaire avait touché $8 de l'heure pour la location de ce bateau. On serait porté à croire que ce dragueur serait descendu à Dunnville pour faire le travail auquel on le destinait. On retrouve une lettre autorisant M. Boone à conduire son dragueur à Dunnville, plus une réponse de M. Boone déclarant qu'il acceptait cette offre ; mais on ne trouve d'autre document se rapportant à cette affaire jusqu'au mois de septembre 1903 où, dans une autre lettre, M. Boone dit qu'il est prêt à conduire son dragueur à Dunnville et qu'il sera payé $12 de l'heure pour l'usage de ce bateau. Le dragueur fut donc conduit à Dunnville et on s'en servit pour creuser la Grande rivière au cours de deux étés, à peu près ; ce dragueur fonctionnait douze heures par jour et son propriétaire le louait $12 l'heure.

Il se trouvait donc à retirer $144 par jour pour faire un travail absolument inutile et qui ne saurait rapporter un sou de bénéfice à la population de ce comté et aux contribuables en général. J'ai porté cette accusation dans toutes les assemblées publiques qui se sont faites dans le comté. L'auteur de cette entreprise était le colonel Thompson. J'ai fait de cette question l'un des articles de mon programme, et le bon sens et le jugement des électeurs de cette partie du comté où ces travaux s'exécutaient ont condamné ces entreprises, et M. Thompson a été battu. Ce dragueur opérait en aval du pont jeté sur la Grande rivière. Les cultivateurs des cantons avoisinants devaient traverser ce pont ; ils pouvaient donc voir de leurs propres yeux fonctionner ce dragueur. Quelquefois celui-ci fonctionnait, tandis qu'il restait arrêté d'autres fois ; mais son propriétaire retirait $144 par jour pour location de ce bateau, et chaque jour le nombre des électeurs qui m'étaient favorables augmentait, la population comprenait que tout cela n'était qu'une comédie et qu'on n'aurait pas entrepris ses travaux, s'il n'y avait pas un but quelconque qu'on ne dévoilait pas. Le colonel Thompson avait préparé et fait adopter une délimitation nouvelle du comté de façon à s'assurer la victoire. Il arriva à Ottawa tout jeune, rempli d'ambition, de talent et d'éloquence ; malheureusement pour lui, il ne tarda pas à subir les effets de l'atmosphère politique dans laquelle il vivait, et il engagea le ministre des Travaux publics à faire exécuter des travaux tout à fait inutiles ; la population du comté qui l'avait élu condamna ces entreprises, comme c'était son devoir de le faire. Ce dragueur fonctionna dans la Grande rivière jusqu'au mois de décembre, chaque année ; or, tout le monde sait que bien avant cette saison de l'année, les jours sont si sombres qu'il est impossible à un dragueur semblable d'exécuter son travail. De plus, la rivière était couverte de glaces.

Le ministre des Travaux publics ou quelqu'un de ses partisans nous a dit que les personnes chargées de surveiller l'exécution de ces travaux, connaissaient ce qu'elles avaient à faire. Mon expérience me permet de dire que cela n'est pas exact. Je sais que l'inspecteur de ces travaux de dragage dont je parle, était un peintre de Sarnia. Je trouve dans les comptes publics un autre item intéressant se rapportant à ce dragage.

Le gouvernement a payé $1,553 pour le remorquage de ce dragueur de Sarnia à Dunnville. C'est payer un prix ridicule. Des industriels qui possèdent des dragueurs et qui connaissent leur affaire, des libéraux même m'ont dit qu'ils auraient fait le même ouvrage pour un cinquième du montant demandé par ces entrepreneurs et qu'on leur a payé d'après les comptes publics.

Voici un fait qui démontre le genre de travaux que le ministère des Travaux publics accomplit dans mon comté. Je sais ce que je dis, car j'ai vu de mes yeux travailler ce dragueur, et je dois déclarer que ce dragage était inutile complètement. Si, tel que le disait l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), on exécute ces travaux de dragage de la même façon par tout le Canada, nous pouvons facilement comprendre pourquoi les dépenses administratives s'élèvent à un chiffre si énorme, et pourquoi tant de favorisés des ministres se livrent à cette industrie du dragage. La population d'Ontario connaît quelque chose de toutes ces entreprises, grâce aux journaux qui nous tiennent tant soit peu au courant de ces entreprises qu'on accorde pour le dragage du Sault-Sainte-Marie et autres endroits. Je partage l'opinion de l'honorable député de Simcoe-est quand il dit qu'il n'y a pas dans toute l'administration un département ou l'on pille, où l'on vole plus honteusement que celui qui se fait exploiter par les entrepreneurs de dragage dans la province d'Ontario. Il nous a parlé d'un grand nombre de membres de la droite qui sont intéressés directement ou indirectement dans ces exploitations que l'on faits à propos de ces entreprises. L'autre soir, nous avons entendu raconter certains faits au sujet d'un agent des domaines, qui fait maintenant partie de cette Chambre. On nous a dit qu'il avait un beau-frère, également député aux Communes et qui fait partie de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Cette compagnie a obtenu une concession de 250,000 acres de terre au prix de $1 l'acre. Après deux ans, elle revendait ces terres au prix de $8 à $9 l'acre, ce qui lui permettait de réaliser un bénéfice de $2,000,000. Aussi, quand on me parle du grand nombre de députés de la droite qui se trouvent intéressés dans ces entreprises, cela me remet en mémoire l'histoire de ce nègre du Sud qui, arrêté pour vol de jambons, fut

traduit devant le jury. Les témoignages établirent à l'évidence la culpabilité du prévenu. Le juge, dans son discours aux jurés, conclut fortement contre l'accusé. Cependant, le jury déclara que l'accusé n'était pas coupable de l'offense qu'on lui reprochait. L'avocat qui défendait mon nègre et qui était pour ainsi dire convaincu que son client serait condamné, lui demanda, après sa mise en liberté, comment il se faisait que le jury eût rendu un verdict semblable. " Eh ! quoi ", dit le nègre, " chacun des jurés avait reçu un de ses jambons ". J'estime que c'est la raison pour laquelle les membres de la droite ont approuvé si fidèlement le Gouvernement—et chacun d'eux devait avoir quelques-uns de ces jambons sous forme de faveurs spéciales.

M. CONMEE : Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, et je ne discuterais pas la question soulevée, n'eussent été les remarques de certains membres de la gauche. Je crois, et en cela si je ne me trompe, j'exprime l'opinion des députés qui siègent à votre droite, que l'opposition doit critiquer le Gouvernement, ce n'est pas seulement un privilège, c'est également un droit. Nous ne voulons pas nous dérober à une critique juste. Je ne suis pas prêt à dire que plusieurs observations faites cet après-midi, par certains de nos adversaires, étaient déplacées. Pourtant, on s'est permis des remarques sur lesquelles on a insisté et qui étaient non seulement injustes, mais inexactes ; ces observations, on n'aurait pas dû les faire devant un corps législatif, puisqu'on n'essayait pas même de les appuyer sur des faits. Un fait malheureux s'est produit. Une tour, c'est-à-dire une partie d'un édifice s'est effondrée pendant les travaux de construction. Ce n'est pas la première fois que ce fait s'est produit, car les journaux nous signalent tous les jours des accidents semblables. Mais nos adversaires se sont appuyés sur ce fait pour étayer toute une théorie d'après laquelle tout le Gouvernement serait corrompu. Non contents de condamner le ministère des Travaux publics, ils ont, dans leur indignation, attaqué tous les autres départements, l'administration générale des affaires du pays par le Gouvernement actuel. Evidemment, monsieur l'Orateur, cela ne repose sur aucune preuve, et on ne saurait se bien trouver à suivre pareille ligne de conduite qui n'est pas digne d'un homme d'Etat. Il ne faut pas qu'un député soit bien habile, possède beaucoup de jugement ou de tact pour se lever ici et avancer toutes sortes d'accusations ridicules. Je pourrais vouer au mépris le plus grand homme du monde, si je voulais m'appliquer à cette besogne, mais je ne crois pas en ces procédés.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a retenu inutilement l'attention de la Chambre. Il a cru bon d'avancer des choses très vilaines. S'il en était à sa première offense, je lui pardonnerais. Mais ce n'est pas la première fois qu'il agit de cette façon, et c'est pour cela que je crois nécessaire de relever ce qu'il a dit. Il devrait étudier son passé et celui de son propre parti. Son passé est-il si pur que, lui, il a le le droit de déverser l'injure sur ses collègues de la Chambre ? Agit-il sous l'effet sur lui produit hier soir, quand il parla d'écumeur, en faisant allusion aux partisans du Gouvernement, une lettre écrite par lui à un ministre du gouvernement conservateur qu'il appuyait, lettre dans laquelle il demandait sa récompense. Si j'emploi les mots dont l'honorable député lui-même s'est servi, il ne saurait, pas plus que ses amis, trouver à redire à mon procédé.

J'ai déjà dit que ce genre de discussion n'est pas de nature, selon moi, à favoriser l'intérêt public. L'honorable député blâme le Gouvernement parce que ce dernier n'a pas mis aux enchères une certaine île dont la valeur aurait été estimée à plus de $9,000 par un inspecteur qui avait visité cette propriété. Lui-même écrivit une lettre pour demander qu'on lui cédât cette île avec des facilités de payement, et sans concurrence aucune. Il dit que cet immeuble vaut aujourd'hui $15,000 ; dans ce temps-là, sa valeur devait être plus considérable. Il demande cependant qu'on lui vende cette île avec des facilités de payement et par arrangement privé.

M. BUREAU : Quelles facilités ?

M. CONMEE : Facilités de payement. Nous savons ce que cela signifie. J'ai déjà dit qu'il n'y a probablement pas un membre de la gauche qui devrait se permettre moins d'attaques à l'égard de ses collègues que l'honorable député de Simcoe-est. Il n'y a pas un député qui croirait s'amoindrir dans l'estime de ses collègues, si l'on discutait sa conduite publique ou aucun acte de sa vie publique. Quant à moi, je ne demande aucune indulgence de la part des membres de cette Chambre sur ce point. Je voudrais, toutefois, rappeler à l'honorable député (M. Bennett) que sa conduite passée dans les questions qui nous occupent n'est pas parfaitement claire. J'ai ici un extrait d'un journal. On cite souvent des extraits de gazette, et la Chambre me permettra peut-être d'en lire un. L'article dont je parle est intitulé :

LA CAUSE DE LIBELLE DE MIDLAND.

W. M. Bennett, M.P., devra payer à W. H. Wilson $100 de dommages-intérêts et payer les frais du procès.

M. PATERSON : Pourquoi ?

M. CONMEE : Je vais donner lecture de cet article pour renseigner mon honorable ami.

Des seize causes qui devaient être soumises aux assises, six seulement ont été plaidées, et la cour s'est ajournée vendredi après-midi.

La cause la plus intéressante a été la poursuite en libelle intentée par M. Wilson contre M. Bennett. M. D. S. Storey, de Midland, et M. J. Mackay, de Toronto, représentaient la poursuite et MM. H. Lennox et A.-E.-H. Creswicke occupaient pour la défense.

Le demandeur est propriétaire d'une écurie de louage à Midland, et le défendeur est le représentant de Simcoe-est à la Chambre des communes. Le jour de la présentation officielle dans les élections municipales de Midland, au mois de décembre 1904, le défendeur, étant candidat à certaines fonctions municipales, a profité de cette circonstance pour faire un discours.

Dans l'exposé des faits et moyens de sa cause, le plaignant allègue que le défendeur a malicieusement diffamé le plaignant, prononçant les paroles que voici : "Je vous connais, Wilson, j'ai déjà acheté votre suffrage et je puis l'acheter encore."

M. Bennett, en établissant sa défense, a cherché à prouver que Wilson avait modifié sa profession de foi politique, de temps à autre, suivant les faveurs qu'on lui avait accordées, à l'époque des élections. Il prétend que les paroles incriminées doivent s'entendre en ce sens qu'en différentes occasions on avait réussi à donner satisfaction au plaignant et à le calmer . . .

Oui, on a réussi à le satisfaire, et cela à bon marché et sans bruit :

. .. et qu'on ne cherchait nullement à lui imputer le fait d'avoir commis une infraction de nature criminelle. Il a comparu dix témoins de chaque côté, et après que les conseils eurent prononcé de longues harangues, l'affaire fut confiée aux jurés, qui rendirent un verdict condamnant l'inculpé à payer $100 d'amende, outre les frais judiciaires.

Je me garderai bien d'imputer à mon honorable collègue des motifs inavouables. Cet exposé de faits est emprunté à un journal et les faits sont assez probants. Six témoins ont comparu à la barre, des témoins de chaque partie, et le jury a prononcé un verdict portant que mon honorable collègue avait calomnié un voisin et un concitoyen. Son passé ne l'autorise donc pas à se servir dans cette Chambre du langage qu'il emploie généralement à l'adresse de ses collègues. Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre.

M. BENNETT : Continuez.

M. CONMEE : J'ajouterai que ma carrière politique remonte déjà à vingt ans. Il n'est pas un seul journal conservateur dans mon comté contre lequel je n'aie obtenu un verdict de condamnation pour diffamation de caractère. Il m'ont tous calomnié et j'ai toujours réussi à les faire condamner, quand je les ai cités devant les tribunaux.

L'honorable député s'est permis plusieurs observations à mon égard et voilà peut-être pourquoi la réponse que j'apporte est de nature si personnelle. Sans tenir compte de mon exposé de faits si circonstancié, il a fait allusion à mon passé politique dans la province. S'il veut fouiller dans ma carrière passée, libre à lui de le faire ; car, dans ce passé, il n'y a rien qui puisse être pour moi un sujet de regret ou de honte, et cela s'entend de ma carrière politique à l'assemblée législative d'Ontario, comme au sein du Parlement. Mon honorable collègue s'est complètement éloigné de la question pour se lancer dans des dissertations sur le passé du parti libéral en général. Il critique la conduite de ces députés qui remettent leur mandat pour permettre à un membre du cabinet de briguer les suffrages de ces électeurs. Si c'est là un mauvais exemple à donner, un abus criant, eh ! bien, monsieur l'Orateur, pendant nombre d'années, alors qu'il étaient au pouvoir, ces messieurs nous ont donné ce mauvais exemple et se sont rendus coupables de cet abus. Je pourrais citer nombre de députés qui sont venus dans cette Chambre grossir les rangs du parti conservateur, en recueillant la succession de députés démissionnaires qui réussirent à se faire caser au Sénat, ou à obtenir quelque autre grasse sinécure. Le tort de l'un, sans doute, n'excuse pas celui d'autrui.

Si le passé du parti libéral est entaché de corruption, si ce parti est gangrené, de la tête aux pieds, pour emprunter l'expression employée cet après-midi, c'est là un malheur qu'il partage avec le parti conservateur.

Toute sa vie l'honorable député (M. Bennett) a prêté son appui à ce parti ; il l'a appuyé, tout gangrené et corrompu qu'il fût ; à l'époque des scandales McGreevy, comme à celle du scandale du pont Curran, et dans nombre d'autres circonstances similaires, il n'a cessé de se dévouer à la défense de son parti, tant à la tribune populaire dans son propre comté que dans les autres collèges électoraux. Cet honorable collègue a bonne grâce, en vérité, de venir nous prêcher la haute moralité et la vertu politique. On a dit ici, cet après-midi, que l'édifice du Gouvernement s'écroule par le sommet, comme la tour qui s'est affaissée, ces jours derniers. Examinons donc un instant la situation actuelle du Gouvernement, et nous constaterons qu'il n'a rien perdu de sa force et de son prestige au sein du pays. Dans l'Ouest, sur les côtes du Pacifique, dans l'Est, sur le littoral de l'Atlantique, au centre, dans l'Ontario, partout, les candidats ministériels ont réussi à se faire élire et sont venus ici, appuyés par d'importantes pluralités. Partout où le Gouvernement fait appel aux électeurs, le parti libéral sort victorieux de la lutte. A quoi tiennent ces succès? Cela tient à l'excellence de son administration, à l'esprit progressiste qui anime le Gouvernement, et n'en déplaise aux messieurs de la gauche, à sa saine, sincère et honnête gestion des deniers publics.

M. CAMPBELL : Dans l'élection qui a eu lieu hier, le candidat tory a perdu son dépôt.

M. CONMEE : L'honorable député (M. Campbell) me rappelle qu'au cours de l'élection qui a eu lieu hier, le candidat de l'op-

position, a perdu son dépôt. Je lui ferai observer qu'à une certaine époque le Gouvernement de ce pays était corrompu et gangrené, de la tête aux pieds, et la masse du parti conservateur dans un état de décomposition. Nous savons dans quelle posture se trouvait alors ce parti ; à la tête du Gouvernement, pour me servir de l'expression d'un des leaders actuels de l'opposition, se trouvait un premier ministre radoteur. Après avoir toléré pareil état de choses par le passé, quelle est la situation de ces messieurs aujourd'hui? Espèrent-ils que les électeurs vont demander la déchéance du Gouvernement actuel et confier de nouveau la gestion des affaires publiques à un cabinet qui se composerait encore de la majorité des anciens ministres que le peuple a balayés du pouvoir en 1896?

Des débats de cette nature ne sauraient tourner à l'avantage des députés de l'opposition, ni les grandir dans l'estime du pays. Si je fais cette observation, c'est qu'ils ont voulu traîner mon nom dans le débat qu'ils ont livré autour de cette question. Au demeurant, le passé du parti conservateur n'a rien de bien glorieux pour ces messieurs. Non pas que je prétende qu'il faille les tenir comptables des torts de ce parti ; mais au moins, lorsqu'ils abordent l'étude de pareilles questions, devraient-ils s'abstenir d'imputer à leurs adversaires des motifs inavouables. Ils n'ont pas le droit de porter des accusations de corruption, de malversation, d'infraction aux lois, comme ils l'ont fait aujourd'hui, à moins qu'ils ne soient en mesure de prouver leurs allégations. Advenant que je fusse membre de l'opposition, j'hésiterais à adopter pareille attitude, si je n'avais pas de meilleures armes à utiliser en faveur de mon parti. Si pareils abus existent, si cette corruption s'exerce réellement, comme ils le prétendent, certes ils ont le devoir de les livrer au jour de la publicité. C'est là précisément l'attitude prise par les libéraux, avant leur avènement au pouvoir en 1896. Ils forcèrent leurs adversaires à rendre compte de leur conduite devant les comités parlementaires, tout partisans qu'ils fussent. J'ai entendu ces messieurs s'écrier, du haut de la tribune populaire : "Mais à quoi bon nous traduire devant les comités parlementaires, composés qu'ils sont de partisans des hommes au pouvoir ?" Les libéraux n'hésitèrent nullement à se présenter devant ces comités composés de partisans à tous crins ; ils réussirent à prouver surabondamment les actes de corruption dont s'étaient rendus coupables certains députés de la droite, à cette époque ; ils réussirent à chasser de la vie publique quelques membres du cabinet du jour ; bien plus, ils firent condamner à la prison certains membres de ce parti. Le passé de ce parti est donc bien loin d'être un sujet d'orgueil pour eux ; et si ce genre de discussion leur est si désagréable, alors qu'ils s'abstiennent de lancer à la face de leurs adversaires des calomnies comme celles qu'ils se plaisent à ressusciter, de temps à autre.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : Monsieur l'Orateur, quand l'honorable député (M. Conmee), au cours de ses observations, a censuré l'attitude du député de Simcoe-est (M. Bennett) et celle des membres de l'opposition, comme indignes d'hommes publics, nous pensions qu'après avoir si longtemps respiré la pure atmosphère de la ville de Toronto—cette grande école d'où il est sorti avec tant d'honneur et de distinction—il nous donnerait l'exemple de la dignité dans le débat et de la largeur de vues d'un homme d'Etat. Or, à quoi se résume son discours ? Il tient tout entier dans ces deux mots, si je puis m'en servir, ici : langage grossier et diffamateur. La diplomatie, d'après la définition qu'on en a donnée, est synonyme d'intrigues personnelles, d'influences inavouables et d'absence de tout scrupule. Notre collègue en sait quelque chose. Ontario a la haute main sur les essences et la pâte de bois, produits de cette magnifique contrée qui se déroule sur les rivages du lac Népigon, et ces richesses ont été accaparées, par suite des intrigues et de la diplomatie de ce distingué député qui m'a précédé.

M. BENNETT : Et par le capitaine Sullivan.

M. SAM. HUGHES : Oui, ajoutons : par le capitaine Sullivan. L'industrie de la pêche du lac Népigon, la plus magnifique industrie de l'Ontario, est également accaparée par ce distingué collègue qui m'a précédé.

M. BENNETT : Et par le capitaine Sullivan.

M. SAM. HUGHES : Et les immenses étendues forestières, sur le parcours du chemin de fer canadien du Nord, de Port-Arthur en gagnant l'Ouest, c'est encore l'honorable député qui les monopolise.

M. CONMEE : Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement. Jamais je n'ai détenu de concession forestière, entre Port-Arthur et la rivière à la Pluie. Jamais je n'ai été concessionnaire d'un seul acre de terre boisée d'aucune espèce.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député voudrait-il bien répéter son affirmation?

M. CONMEE : Je le répète, jamais je n'ai possédé, sous forme de bail ou autrement, un seul acre de terre boisée, entre Port-Arthur et Winnipeg ou le Fort-Francis. L'honorable député se trompe du tout au tout en affirmant que j'ai la haute main sur les concessions de bois de pulpe de Népigon ou même sur la compagnie de pêche de Népigon. Ce sont là des industries auxquelles j'aurais parfaitement eu le droit de m'intéresser, s'il m'eût semblé bon; mais, je le répète, l'honorable député fait erreur. S'il peut affirmer quelque fait, de science

certaine, qu'il le fasse, je l'écouterai volontiers; ou encore s'il est en mesure de citer ici le témoignage authentique de quelque personne digne de foi qui atteste la chose sous sa propre signature, je suis prêt à l'entendre. Mais je prie l'honorable député de retirer l'affirmation qu'il a formulée relativement à la propriété des essences; car jamais je n'ai possédé un seul pied de bois.

M. SAM. HUGHES : J'ai affirmé que l'honorable député à la haute-main sur le bois et je réitère mon affirmation.

M. CONMEE : Monsieur l'Orateur....

M. SAM. HUGHES : Que l'honorable député veuille bien attendre que j'aie terminé mes observations. Alors, il pourra prendre la parole et chercher à en imposer à la Chambre, si le cœur lui en dit.

M. COMMEE : Je soulève la question de règlement. Je le répète, l'affirmation de l'honorable député est fausse et contraire à la vérité des faits, et je le prie de se rétracter.

M. L'ORATEUR : L'honorable député (M. Conmee), affirme que l'assertion le concernant est inexacte.

M. SAM. HUGHES : Je n'ai pas fini ma phrase.

Des VOIX : A l'ordre !

M. L'ORATEUR : L'honorable député (M. Conmee), affirme que l'assertion formulée par son collègue (M. Sam Hughes), est inexacte. L'honorable député doit retirer cette affirmation.

M. SAM. HUGHES : Je n'ai formulé aucune assertion touchant le bois qui croît sur le parcours de ce chemin.

M. L'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas persister dans ces dénégations. Le règlement veut que lorsqu'un député fait une allégation à laquelle un autre député oppose sa dénégation, le premier doit retirer cette allégation.

M. SAM. HUGHES: On m'a interrompu, avant la fin de ma phrase.

M. L'ORATEUR: Il faut retirer cette assertion. Que la chose soit bien entendue.

M. SAM. HUGHES : Eh bien ! j'accepte la déclaration apportée par l'honorable député. Continuons. J'ai affirmé que l'honorable député a eu la haute main....

M. CONMEE : Je tiens à rectifier cette assertion.

Des VOIX : A l'ordre!

M. L'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député (M. Sam Hughes), a le droit de compléter sa phrase, avant que son honorable collègue (M. Conmee), y oppose sa dénégation.

M. SAM. HUGHES : J'affirme que l'honorable député, de concert avec ses amis, à une certaine époque, a eu la haute main sur le bois destiné aux traverses de chemins de fer et autres essences, dans un certain rayon de territoire, sur le parcours de la ligne du chemin de fer canadien du Nord, de Port-Arthur en gagnant l'Ouest.

M. CONMEE : Mon honorable collègue se trompe du tout au tout. Avant de faire une affirmation, il doit s'être assuré qu'elle est conforme à la vérité des faits. Or, cette allégation est dénuée de tout fondement. Jamais je n'ai possédé, soit à titre de bail ou sous toute autre forme, un seul acre de terre à bois, sur le parcours de cette ligne de chemins de fer. Il est aussi inexact de dire que j'exerce quelque direction ou quelque influence à cet égard, si l'honorable député tient à se servir du mot direction. Je prie l'honorable député de se rétracter. L'année dernière, de concert avec le député de Simcoe-est (M. Bennett), mon honorable collègue (M. Sam Hughes) s'est livré à ce genre d'attaques contre moi, et j'ai tout enduré avec patience. Je n'ai pas voulu faire perdre à la Chambre un temps précieux en réfutant ces accusations ; car je comptais que ces collègues, mieux éclairés, finiraient par se réformer. Je prie l'honorable député de se rétracter.

M. SAM. HUGHES : Je parle de science certaine.

M. L'ORATEUR: Le règlement veut que lorsqu'un député formule une affirmation à laquelle un autre député oppose une dénégation, le premier soit tenu de retirer son allégation. C'est ce qu'il faut faire dans le cas actuel.

M. SAM. HUGHES : Avec votre permission...

M. L'ORATEUR : Il faut vous rétracter.

M. SAM. HUGHES : Mais attendez donc!

M. L'ORATEUR: Non. Le règlement vous ordonne de vous rétracter.

M. SAM. HUGHES : Monsieur l'Orateur, quand un député formule une allégation...

M. L'ORATEUR: A l'ordre ! Le règlement est bien clair : je le répète, lorsqu'un député formule une allégation à laquelle un autre député oppose sa dénégation, le premier est obligé de se rétracter et d'accepter la dénégation formulée par son collègue.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, mais il y a cette restriction. que les députés connaissent la chose de science certaine.

M. L'ORATEUR: Je comprends parfaitement le sens du règlement.

M. R. L. BORDEN : Permettez-moi de poursuivre mon observation ; j'ai la parole. Supposons que le député de Victoria, affirme avoir rencontré le député du comté de la Rivière-à-la-Pluie, dans le couloir, il y a cinq minutes, et que ce dernier nie la chose,

je ne sache pas qu'il existe de règlement de la Chambre qui oblige l'un ou l'autre à retirer une affirmation qui repose sur leur connaissance des faits. Si le député du comté de la Rivière-à-la-Pluie est le seul qui sache personnellement la chose, il a parfaitement le droit d'exiger qu'on accepte son affirmation ; mais lorsque les deux députés ont personnellement connaissance du fait, la question est tout autre.

M. L'ORATEUR : Voici comment j'interprète le règlement : lorsqu'un député formule une assertion au sujet d'un autre député et que celui-ci révoque en doute l'exactitude de cette assertion, le règlement veut que le premier retire son allégation. Voilà ce que je décide pour le moment.

M. SAM. HUGHES : Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur.

M. L'ORATEUR : Et vous retirez l'allégation.

M. SAM. HUGHES : J'accepte la parole de l'honorable député. Maintenant, monsieur l'Orateur, j'affirme que je sais de science certaine que mon affirmation est conforme à la vérité des faits.

M. L'ORATEUR: Je ferai observer à l'honorable député qu'il récidive ; il est tenu de retirer son allégation.

M. SAM. HUGHES : Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur, mais je tiens à faire une observation : quant, à titre de député j'affirme, de science certaine, l'exactitude d'un fait, certain présidents de la Chambre vos prédécesseurs ont prétendu...

Des VOIX : A l'ordre !

M. L'ORATEUR : A l'ordre ! Le seul recours que puisse exercer l'honorable député c'est d'interjeter appel de ma décision.

M. SAM. HUGHES : M'est-il permis de citer une autorité se rattachant à votre décision ?

M. L'ORATEUR: Je ne suis pas d'humeur à engager le débat avec l'honorable député. Je déclare qu'il doit se rétracter et ne plus réitérer son affirmation ; car autrement il ne ferait que récidiver.

M. SAM. HUGHES : Mon honorable collègue (M. Conmee) semble d'humeur à tout nier ce soir. J'ignore s'il use d'équivoque ou non, mais il multiplie ses dénégations. Sans doute il ne niera pas avoir prélevé des pots-de-vin de 10 pour 100 sur la construction du chemin de fer central d'Algoma.

M. CONMEE : Oui, je nie la chose et je prie notre collègue de retirer cette parole. Jamais je n'ai prélevé de pots-de-vin de 10 pour 100 sur le chemin de fer central d'Algoma.

Des VOIX : Très bien !

M. CONMEE : Jamais je n'ai obtenu d'entreprise sur le chemin de fer central d'Algoma, par la seule influence politique. Jamais je n'ai obtenu d'entreprise qui n'ait été l'objet d'une légitime concurrence. J'ai déjà répondu à ces objections devant une autre assemblée délibérante et j'ai fait entendre les mêmes dénégations. Je prie mon collègue (M. Hughes) de se rétracter. J'ajouterai que cet incident désagréable n'est nullement mon fait.

M. SAM. HUGHES : Monsieur l'Orateur, j'ai la parole. Il est intolérable...

M. L'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député (M. Conmee) oppose sa dénégation à l'affirmation formulée par son collègue. Le règlement exige une rétraction.

M. SAM. HUGHES : Monsieur l'Orateur, j'ai posé une question, je n'ai pas formulé d'affirmation. Mon honorable collègue niera-t-il qu'il ait eu des intérêts dans les travaux de dragage de Port-Arthur ?

M. CONMEE : Permettez-moi de dire...

M. PATERSON : Ne répondez pas ; votre collègue n'a rien affirmé.

M. CONMEE : Eh bien ! qu'il continue.

M. SAM. HUGHES : Mon honorable collègue niera-t-il qu'il ait été intéressé dans les travaux de dragage de Port-Arthur ? Niera-t-il que, par suite de l'initiative que cette Chambre a prise au cours de la session dernière, il a été réalisé de fortes économies sur ces travaux de dragage...

M. CONMEE : A coup sûr, je nie le fait.

M. SAM. HUGHES : Vous êtes d'humeur à tout nier, ce soir.

M. CONMEE : J'oppose, ce soir même, une dénégation catégorique à votre assertion.

M. SAM. HUGHES : Mon honorable collègue niera-t-il avoir connu le capitaine Sullivan ?

M. CONMEE : Non, je ne le nie point ; seulement, j'ajoute que le capitaine Sullivan a plus de savoir-vivre que l'honorable député. Voilà mon opinion, et je les connais tous deux parfaitement.

M. SAM. HUGHES : Je m'attendais à ce langage. " Qui se ressemble se rassemble." Et sans doute mon honorable collègue a une haute opinion des talents du capitaine Sullivan qui a été l'intermédiaire obligé pour un si grand nombre de concessions forestières. Par leur caractère et leur mentalité, ces deux messieurs se rapprochent...

Une VOIX : L'honorable député, un jour, a fait un dépôt de $1,000.

M. SAM. HUGHES : En effet, ce distingué collègue n'a-t-il pas fait un dépôt de $1,000, afin de briguer les suffrages, à titre de candidat ministériel ? Puis, lorsque les électeurs lui eurent signifié l'ordre de rester à son domicile, on constata qu'il n'avait jamais remis son mandat de membre de l'As-

semblée législative. Il a poussé le zèle jusqu'à demander l'invalidation de l'élection de M. Gamey, et en cela, sans doute, il obéissait aux suggestions et à l'inspiration du capitaine Sullivan. Il ne craint pas de pérorer ici et de sermonner ses collègues sur la dignité et toutes les autres qualités qui doivent briller chez l'homme public ; puis, grâce à une mémoire infidèle qui le sert à point, il ne craindra pas de nier l'exactitude d'allégations que l'auteur peut parfaitement prouver, si on le met en situation de donner ses preuves.

Monsieur l'Orateur, nous nous sommes laissés entraîner bien loin de la question qui fait le fond du débat: Il s'agissait d'une lettre dont l'auteur est le député de Simcoe-est (M. Bennett), et mon honorable collègue (M. Conmee), aurait voulu persuader à la Chambre que cette lettre adressée au ministère, il y a quelques années, relativement aux pâturages des îles des Indiens Chrétiens, était quelque chose d'inavouable. Voici ce que dit M. Bennett dans cette lettre :

Il existe une île de grande étendue, portant le nom de Tombeau du Géant, située à quinze milles d'ici et appartenant au groupe des îles des Indiens Chrétiens mais sur laquelle il ne réside pas d'Indiens. Certains individus m'ont prié de m'informer auprès de vous à quelles conditions ils pourraient obtenir l'affermage de l'île, dans le but de faire l'élevage des moutons, en grand.

Où est le mal de s'informer des conditions ?

M. A. JOHNSTON : Quelles étaient les conditions ?

M. SAM. HUGHES : Par voie d'adjusoumissions publiques. (Interruptions.)

M. L'ORATEUR : Veuillez garder le silence, messieurs.

M. SAM. HUGHES : Par voie d'adjudication avec concurrence et publicité, ou de gré à gré, par voie d'affermage ; M. Bennett laissa la chose à la discrétion du ministre de l'Intérieur. Il s'agissait d'un bail ou de l'affermage de certaines parties de l'île non boisées, dans le but d'y établir des pâturages pour les moutons. Alors M. Bennett formulait une demande similaire à celle qu'il présente aujourd'hui : la vente des essences aux enchères, et l'affermage des terrains de pâturages, au bénéfice de cette compagnie. Un marché aussi peu important est quantité fort négligeable, sans doute, de l'avis de ces messieurs qui ont l'habitude de prélever des pots-de-vin de $50,000, de $250,000 et de $3,500,000. Sans doute, ce petit bail doit paraître peu de chose aux yeux de ces messieurs de la droite qui se sont enrichis à même la caisse publique, eux qui, pauvres au début de leur carrière parlementaire, possèdent maintenant des actions inscrites en leur nom, dans la compagnie de minoterie du lac des Bois, ainsi que dans toutes les importantes institutions du pays. Le public serait curieux de savoir comment ils ont obtenu ces actions. Il n'y a absolument rien de louche dans la lettre de M. Bennett.

M. CONMEE : Mon honorable collègue (M. Hughes), me permettra-t-il de faire une observation?

M. SAM. HUGHES : Si mon collègue désire me poser une question, je le veux bien.

M. CONMEE : L'honorable député prétend-il que j'aie affirmé que la lettre de M. Bennett renferme quelque chose de louche ? Je me suis contenté de faire observer à M. Bennett que, tout en prétendant, hier soir, que la vente de cette île doit se faire par voie d'adjudication publique, il a lui-même demandé la concession, non pas de la partie boisée de l'île, mais de l'île tout entière, et cela à des conditions faciles, sans concurrence ni publicité. Qu'il pratique donc lui-même la doctrine qu'il prêche.

M. SAM. HUGHES : Nous accordons, ce soir, au député du comté de la Rivière-à-la-Pluie, tous les privilèges possibles, car voilà vingt ou trente différents discours qu'il prononce, et il s'y est révélé sous le jour le plus défavorable possible. Mon collègue a fait une allusion fort malheureuse à l'attitude tenue par les conservateurs à l'égard des membres de la Chambre des communes, trouvés coupables d'ingérence illégitime dans les entreprises publiques. Que fit le parti conservateur alors qu'il était au pouvoir ? Il engagea le plus éminent de tous les avocats libéraux du pays, M. Osler, afin de prouver les accusations portées contre ces individus et ils furent condamnés finalement au pénitencier. Si le gouvernement libéral qui est à la tête des affaires publiques aujourd'hui, suivait l'exemple du gouvernement tory, je me demande combien il y aurait de fauteuils vides ce soir, du côté de la droite? Si le gouvernement libéral, dis-je, suivait ce précédent, et que ces messieurs fussent obligés de subir leur procès devant un juré impartial, combien y aurait-il de sièges veufs de leurs députés, et combien de cellules de détenus remplies au pénitencier? Si, à l'instar du parti conservateur, le parti libéral cessait d'innocenter ces individus et de leur donner de l'avancement en les nommant agents de l'Etat à Liverpool, et ailleurs, lorsqu'ils sont convaincus de crimes ; si le gouvernement libéral, dis-je, appliquait le système suivi par le parti conservateur à cet égard, vers 1896, il se trouverait aujourd'hui en très délicate posture.

Je m'abstiens d'entrer dans les détails. Je pourrais aborder la discussion de nombre de questions se rattachant à la gestion du ministère des Chemins fer et des Canaux et à celle du ministère des Travaux publics; bien que malheureusement, le ministres des Travaux publics ne nous ait guère facilité jusqu'ici la discussion de son bud-

gent. Plus tard, lorsque la Chambre abordera l'étude du budget, je me propose de discuter certaines questions se rattachant à la dépense des deniers publics, et je serai alors en mesure de prouver, j'espère, qu'on a sacrifié à cet égard les plus chers intérêts du pays. Je me serais abstenu de porter la parole ce soir, sans l'injuste attaque dont le député de Simcoe-est, a été l'objet de la part du député de la Rivière-à-la-Pluie.

M. JACQUES BUREAU (Trois-Rivières et Saint-Maurice) : Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de participer à ce débat qui, à son début, cet après-midi, promettait de dégénérer en véritable joute d'hommes d'affaires. Pendant quelque temps, nous avons assisté, pour ainsi dire, à une assemblée d'experts. Les députés versés dans l'art de la construction et dans la connaissance des mortiers et des ciments, nous ont fait part de leurs lumières successivement et ont transmis des échantillons au ministre des Travaux publics. La plupart des orateurs qui ont péroré semblaient au courant de l'art de la construction et tenaient à montrer à la Chambre qu'ils possédaient des connaissances spéciales à cet égard. Il y avait cependant quelque chose de mystérieux et d'impénétrable au fond de ce débat. Le monstre n'a commencé à faire son apparition que vers le moment de la suspension de la séance, et à la reprise de nos travaux, il a continué à se manifester davantage. Si je prends la parole en ce moment, monsieur l'Orateur, c'est que je tiens à repousser certaines observations formulées par l'honorable député qui m'a précédé (M. Sam. Hughes). En entendant l'honorable député affirmer que le règne de la vitupération et de la grossièreté politique est fini, je pensais qu'il allait parler affaires mais la vitupération et le langage de goujat politique ont battu leur plein, et si je ne me trompe, nous avons entendu le langage de goujats parlementaires. Quand je vois un député qui se pose comme un des plus valeureux soldats du roi Edouard VII, un député qui, après être allé combattre en Afrique-sud et avoir capturé Cronje, refuse de s'incliner devant votre décision, monsieur l'Orateur, je me dis qu'il est grandement temps de mettre fin à pareille discussion. Quelle attitude l'honorable député a-t-il prise? Il refuse de respecter la dignité de la Chambre; il continue à déverser l'insulte contre l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee), en dépit des dénégations de cet honorable collègue. L'honorable député dit : " Je sais de science certaine," puis il demande au député de Simcoe-est : " Qu'est-ce? " A mon avis, c'est là une conduite tout à fait contraire à l'étiquette parlementaire Si le député de Victoria a quelques démêlés avec le député de la Rivière-à-la-Pluie, cela le regarde; mais lorsque, prenant la parole dans cette enceinte parlementaire, il pousse l'oubli des convenances jusqu'à affirmer, comme il l'a fait ce soir, que s'il fallait faire le procès de tous les grapilleurs, de tous les voleurs, de tous les concussionnaires qui siègent du côté de la droite en cette Chambre, le pénitencier serait bondé, et qu'il y aurait nombre de fauteuils vides ici, je ne saurais passer sous silence semblables paroles, sans protester, monsieur l'Orateur, lorsque l'honorable député prend la parole et se pose ici comme l'incarnation de la vertu, de la moralité, du savoir-vivre, des belles manières, et s'écrie: " monsieur l'Orateur, lorsque nous avons découvert des coquins au sein du parti conservateur, nous les avons condamnés à la prison;" il s'arrête à mi-chemin, il mutile l'histoire, il passe sous silence l'autre côté de la question tout comme il a oublié de citer la dernière partie de la lettre du député de Simcoe-est. Il oublie que le parti tory a libéré l'un de ses coquins du pénitencier et l'a fait élire député de Québec-ouest, avec la marque du fer de l'infamie encore tout rouge sur son front. J'ai aussi prêté l'oreille aux observations du député de King (M. Fowler) qui s'est écrié: " Lorsque l'entrepreneur est un tory, vous pensez peut-être que nous allons garder le silence, mais non ; nous allons punir les tories eux-mêmes."

Au cours du débat, cet après-midi, un député qui se prétend expert en matière de construction, a affirmé que le Gouvernement devrait faire construire tous ses travaux importants à la journée. Eh bien ! monsieur l'Orateur, quel est le langage habituel que nous font entendre ces messieurs ? Ils ne cessent de répéter que tous les travaux de l'Etat doivent être confiés à des entrepreneurs ; que tous les marchés de travaux au compte de l'Etat doivent se faire avec concurrence et publicité, et dès qu'il se fait des travaux même de peu d'importance, sans concurrence publique, ils tombent à bras raccourcis sur le Gouvernement. Parce que monsieur Goodwin semble se réclamer du parti tory, et que le ciment employé dans la construction de cette tour écroulée était de qualité inférieure ; parce que cette tour qu'ils ont décorée du vocable " tour Laurier " s'est écroulée—tant ils éprouvent de joie, dans leur être intime, à voir s'effondrer un monument quelconque auquel est attaché le nom Laurier, étant donné que la réputation de cet homme d'Etat va toujours grandissant— ils s'écrient qu'il faut tenir M. Goodwin comptable de cet accident et que ces travaux doivent se faire à la journée. Puisqu'il s'agit d'expérience en matière de travaux publics, je ferai observer que j'ai l'honneur de représenter ici un collège électoral qui eut jadis pour mandataire un ministre des Travaux publics, sir Hector Langevin, qui, à l'instar du député de Victoria, était un modèle de toutes les vertus. Je veux bien qu'il en soit ainsi, mais je tiens à vous montrer par un seul fait comment s'exécutaient les travaux publics à cette époque. Le Gouvernement fit ériger dans la ville de Trois-Rivières un bureau de poste

à deux étages. Survint une élection au cours de laquelle sir Hector Langevin brigua les suffrages à titre de candidat tory. A cette époque, les électeurs de la ville de Trois-Rivières ne confiaient leur mandat à personne autre qu'à un tory. Depuis, leurs yeux se sont dessillés. A cette époque, la rumeur voulait que dans la circonscription électorale de Trois-Rivières, les frais d'élection fussent fort élevés. Il s'est opéré toute une réforme depuis cette époque ; car aujourd'hui, les élections n'entraînent que fort peu de frais. Le Gouvernement fit ajouter un étage neuf au bureau de poste. Les travaux durèrent six mois et coûtèrent $35,000. On m'a dit—je ne sais trop ce qu'il y a de fondé dans cette affirmation—que l'élection de sir Hector Langevin coûta $32,000. On voit ainsi ce qui restait pour faire face à l'achat du ciment et du sable. Citons un autre fait. Les députés de la gauche péroraient volontiers sur les travaux de dragage qui se font dans le fleuve Saint-Laurent. Vis-à-vis de Trois-Rivières, il existe une batture qui donne naissance à deux chenaux dans le fleuve, l'un se dirigeant vers le nord et l'autre vers le sud. Au centre de cette batture se trouvait un énorme caillou. A la veille d'une autre élection, sir Hector Langevin, le ministre des Travaux publics dans le cabinet tory, qui, comme tous ses congénaires, était un modèle de vertu et d'économie, dépensa $15,000 pour enlever ce caillou du fleuve.

M. SPROULE : Cela n'est rien en comparaison de la dépense de $50,000 au Yukon pour le bouchement d'un trou.

M. BUREAU : L'honorable député fait allusion à un fait sur lequel tout renseignement me manque. Il s'agit en ce moment de Trois-Rivières. Donc, on installa ce caillou sur le quai et nombre de curieux venus d'assez loin pour l'examiner, s'écriaient : " Quel grand homme que ce sir Hector Langevin ! Dire qu'il est de taille à accomplir de telles prouesses ! '

L'enlèvement du caillou du quai se fit sans frais ; car, au printemps, la glace se chargea de la besogne. La glace, dis-je, fit de nouveau rouler le caillou dans le chenal du fleuve et le Gouvernement dut dépenser $27,-000 pour l'enlever de nouveau. Voilà les seuls travaux publics accomplis par le gouvernement dans la ville de Trois-Rivières, qui, dix-huit années durant, a fidèlement confié son mandat au ministre des Travaux publics et les résultats sont visibles aujourd'hui. Il se forme une batture de sable autour des restes de caillou, et en outre, nous sommes dotés du plus misérable bureau de poste qui existe au Canada.

M. SPROULE : Qu'a donc fait le Gouvernement au cours des dix années passées ?

M. BUREAU : Je n'ai cessé de presser le Gouvernement de construire un bureau de poste, mais le ministre des Postes était si amoureux de l'économie et tenait tant à ce que son budget accusât un excédent, qu'il refusa de construire ce bureau de poste. Aux Trois-Rivières, nous avons modifié notre méthode pour la conduite des élections. Il n'y est plus question ni d'érection d'édifices publics ni d'enlèvement de cailloux du milieu du fleuve ; et par conséquent, je ne puis compter sur toute l'aide dont jouiraient les torys, s'ils étaient encore au pouvoir. Le député de Simcoe-est (M. Bennett), nous a dit qu'il s'est formé une société composée de comtes et de vicomtes dont l'objectif serait l'obtention d'une entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Il est possible que je sois mal renseigné, mais j'ai entendu circuler une rumeur en ce sens ; et s'il faut tenir compte des couleurs politiques, on m'a dit que cette société doit son organisation aux travaux et aux efforts d'un éminent avocat tory, de Montréal, et que c'est grâce à l'influence de ces comtes et de ces vicomtes que le roi des Belges s'est intéressé à l'entreprise ; ou du moins ces messieurs se sont servis de son nom pour donner un peu plus de prestige et de lustre à cette entreprise. Mais c'est écrié l'honorable député : Quel événement ! Quel honneur pour la Chambre des communes si Sa Majesté le roi, que nous invitons à visiter le Canada, faisait son entrée dans cette enceinte parlementaire, précisément au moment où je porterais la parole! Sans doute, mon collègue s'est flatté de l'espoir que ce spectacle créerait une impression favorable dans l'esprit de Sa Majesté ; mais espérons-le, Sa Majesté ne sera jamais témoin d'un spectacle comme celui qui s'est déroulé dans cette Chambre aujourd'hui. Le roi est censé croire que les membres de Sa fidèle opposition discutent les questions d'intérêt public et ne viennent pas au Parlement pour donner cours à leurs sentiments d'animosité personnelle, et à l'expression des mesquines rancunes qu'ils nourrissent contre leurs collègues. J'ajouterai que c'est par l'absence de dignité que ce débat est surtout remarquable. Quand j'ai entendu le député de Simcoe-est (M. Bennett), s'écrier : Quelle déchéance chez ces députés ministériels, puisque le ministre de la Justice se voit obligé de soumettre à la Chambre une mesure statuant que tout membre du Parlement appartenant au barreau est passible d'une amende de $2,000 et de deux années d'emprisonnement, s'il exerce sa profession devant les ministères.

M. BENNETT : Très bien !

M. BUREAU : L'honorable député écrie : " Très bien ! " mais il n'y a pas que les négociations conduites dans les ministères qui influencent les députés. Si, à l'instar de mon collègue (M. Bennett), j'étais porté à ajouter foi à toutes les rumeurs dérogatoires à l'honneur et à la réputation de nos collègues je prêterais volontiers l'oreille à ceux qui me disent : Allons ! Bureau, entrez donc dans

le mouvement ! Pourquoi ne marchez-vous pas sur les brisées de tel ou tel collègue qui obtient mille ou deux mille acres de terre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en retour de l'appui qu'il prête aux bills présentés au bénéfice de cette compagnie dans la Chambre des communes.

M. BENNETT : L'honorable député affirme-t-il que j'aie jamais obtenu un acre de terre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ? S'il fait pareille affirmation ou quelque insinuation de ce genre, je déclare que c'est là un mensonge délibéré; et ce démenti, je l'infligerai à tous ceux qui me lanceront cette accusation. Quant aux terres que j'ai obtenues de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, je les ai achetées sur le marché libre ; j'en ai payé le prix, et je les ai acquises en mon propre nom.

M. BUREAU : Je n'ai pas fait pareille affirmation, mais je savais que mon honorable collègue s'appliquerait l'observation que j'ai formulée. J'ai ajouté que je me garderais bien d'ajouter foi à de pareilles allégations. Mais il en va tout autrement des députés de la gauche. Ils saisissent avec empressement le plus léger soupçon, le moindre prétexte pour ajouter créance à des insinuations dérogatoires à l'honneur de leurs adversaires, et cela sans s'inquiéter des preuves. Il semblerait que chez quelques-uns de ces honorables collègues et surtout chez le député de Simcoe (M. Bennett) qui, en dehors de cette enceinte législative, est un homme fort aimable et fort sociable que je me plais toujours à rencontrer, la suprême ambition, l'unique objectif de leur existence serait de chercher à faire déchoir leurs collègues de droite dans l'estime publique, du moment qu'ils franchissent la porte de cette enceinte. C'est, à mon sens, une attitude digne de réprobation. Ce qui me semble inexplicable, c'est que ce même député auquel on vient de donner une si cordiale poignée de main, en dehors de la Chambre, on n'hésite nullement à le cribler d'accusations, une fois qu'on a franchi le seuil de cette enceinte. Affirmer que la mesure en question, dont la Chambre est saisie, tend, dans la pensée de ses auteurs, à réprimer la corruption qui sévirait de ce côté-ci, c'est là, j'en suis convaincu, une assertion dénuée de tout fondement.

La bouche parle de l'abondance du cœur, a-t-on dit avec beaucoup de vérité ; or, s'il faut juger de ce que le député de Simcoe-est (M. Bennett) nourrit dans son cœur par l'obstination avec laquelle il s'est servi des vocables " grappillage " et " grappilleur ", il n'y a guère place pour autre chose dans son cœur. Je voudrais manier la parole avec la facilité et le talent que déploie le député de Toronto-nord (M. Foster) dans ses discours, et cela afin de pouvoir donner libre cours à mes sentiments sur cette question. Quant à l'écroulement de cette tour, je le répète, c'est un malheur ; mais quelle que soit la cause de cet accident, nous saurons sur qui en retombe la responsabilité. Le ministre des Travaux publics a parlé ; il a défini son attitude et cela suffit. Il a fait acte de sagesse en invitant les ingénieurs et les architectes d'élite à faire un examen puis à dresser leur rapport. Le député de Dundas (M. Broder) a jugé bon de profiter d'une rapide excursion qu'il a faite au sommet du mur en question, pour soulever ce débat, et je tenais à élever ici la voix contre les procédés et le ton adoptés par les députés de la gauche, au cours de la discussion. Je le répète, rien n'autorise les députés qui se témoignent, en dehors de cette enceinte, des sentiments empreints de cordialité, à modifier cette attitude, quand ils franchissent le seuil de cette Chambre. Nous avons mission ici de discuter les questions d'intérêt public, et il n'est personne qui soit arrivé à un tel degré de perfection qu'il puisse se permettre de jeter la pierre à son voisin. S'il se trouve ici quelques députés qui détiennent illégitimement leur mandat de représentants, il existe des moyens, comme l'a fait observer le député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee) pour les citer devant un comité et les forcer à démissionner. S'il est des députés qui ne méritent point de siéger dans cette enceinte, prenons les moyens voulus pour les expulser.

Si nous devions ajouter foi à la moitié des insinuations qui sont lancées, les honorables députés des camps opposés refuseraient de se donner la main. C'est une manière de procéder qui comporte une très grave injustice. Quelles que soient nos convictions politiques, c'est un devoir impérieux pour chacun de nous de les défendre et quoi qu'il arrive, nous devrons prendre notre parti. Ce n'est pas mon intention de faire la morale à la Chambre, mais j'ai entendu débiter à maintes reprises, dans cette enceinte, des discours qui ne font pas honneur à ceux qui les ont prononcés et je ne puis m'abstenir d'enregistrer mon protêt. Nous pouvons apprécier les mots d'esprit que se décochent les adversaires en présence, mais quand on en est rendu à lancer des insinuations et des accusations qui font croire que la moitié des honorables députés de cette Chambre devraient gémir dans les prisons, alors je dis qu'il est temps que les honorables députés qui se complaisent à ce genre de discussion hésitent et réfléchissent longuement avant de parler.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Je tiens à enregistrer un faible protêt ; peut-être pas exactement dans le genre de celui de mon excellent ami—un de mes meilleurs amis de la droite (M. Bureau), car, maheureusement ce sont de ces choses qui se voient d'un œil plus ou moins aveuglé par le préjugé politique et à différents points de vue. C'est pourquoi je n'ai pas le moindre espoir de le convaincre que la morale qu'il vient de faire s'applique plutôt

à ses amis de la droite qu'aux honorables députés de la gauche. Si cependant il veut se donner la peine, d'ici lundi, de réfléchir sur ses paroles, il verra, avant de nous imputer des intentions hostiles, déshonorantes et déloyales envers le roi, parce que nous réclamons l'élévation du niveau moral de la population, qu'il peut avec profit conférer privément avec ses amis et avec l'honorable ministre de la Justice du projet de loi que celui-ci a déposé.

Si un honorable député de la gauche ne peut, dans l'intérêt de ses commettants et de l'électorat en général, condamner ce que l'opinion publique condamne déjà, il est inutile pour lui de venir siéger ici. Mon honorable ami demande de cesser ce genre de discussion. Mais je demande moi, de cesser toute opposition à ce genre de discussion. Je dis que cette opposition doit cesser, dussions-nous continuer la discussion jusqu'à Noël, car nous voulons avoir la promesse que le Gouvernement cessera on ne tolérera plus certains abus qui sont contraires à l'intérêt général et qui rendent le pays odieux à la population. L'ordre de cesser cette discussion doit plutôt s'adresser à ceux qui voudraient s'efforcer de la supprimer jusqu'après l'épuration complète de cette Chambre. Je m'expose à être rappelé à l'ordre par l'honorable député du comté de Rainy River M. Conmee), quand je proclame que tous nos efforts doivent tendre à nous attirer plus de respect de la part du public. Je ne contredirai pas l'honorable député, s'il dit qu'il s'est trouvé des voleurs et des bandits dans le parti conservateur. Je suppose que tous les détenus dans les pénitenciers et tous ceux qui devraient l'être sont ou des libéraux ou des conservateurs. Je n'affirmerais pas consciencieusement qu'ils sont tous libéraux. Mais si un honorable député de la gauche déclare en termes généraux, que les mœurs publiques ne sont pas ce qu'elles devraient être au Canada, suffit-il, pour toute réponse, de dire qu'il s'est trouvé des conservateurs parmi les coupables? La couleur politique ne saurait pallier une faute, pas plus celles du gouvernement de sir John A. Macdonald que les autres.

Nous sommes envoyés ici pour conduire les affaires du pays entre la dernière élection et la prochaine. Nous sommes ici pour travailler dans les intérêts du Canada, pour purifier l'atmosphère politique, pour faire de nous une nation honorable au milieu des nations. Parce qu'un honorable député de la gauche dit que le Gouvernement devrait empêcher ses partisans de commettre certains actes qui sont commis, en réalité, il ne suffit pas de répondre qu'à moins qu'il ne prouve que ces actes sont illégaux il ne peut pas prouver qu'ils sont mauvais, et que parce qu'un acte est mauvais dans nos mœurs publiques, il ne doit pas le considérer comme illégal pour la simple raison qu'il ne l'a jamais été auparavant. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) prétend que le Gouvernement ne doit pas tolérer que des députés ou parents de députés soient intéressés dans des entreprises de l'Etat. La pratique n'est pas illégale, mais nous recommandons qu'elle soit déclarée illégale. Empêcher la discussion de cette proposition c'est s'opposer en réalité au perfectionnement de nos lois ; c'est dire que nous ne voulons pas déclarer illégal ce qui ne l'est pas de nos jours, ou en d'autres termes, que les lois ne doivent pas être amendées dans les intérêts du public. Je ne pourrais croire que c'est ce que désirent les honorables députés de la droite, particulièrement l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau). Ainsi je pense qu'il aurait mieux fait de consulter, jusqu'à lundi, quelque honorable député de la droite, pour savoir si ce principe doit être accepté. Par exemple, les honorables députés vont appuyer le bill de l'honorable ministre de la Justice prohibant des actes qui ont été considérés jusqu'ici comme légaux, afin d'élever le niveau moral de la population et afin d'attirer plus de respect pour ceux qui viennent siéger au Parlement. Je prétends donc que nous sommes libres de discuter un principe général qui découle d'un exemple. Si un édifice en cour de construction par le ministère des Travaux publics s'écroule, nous avons le droit d'en tirer exemple et, le discutant avec raison, de conclure à la bonne ou à la mauvaise administration du Gouvernement. Pourquoi serions-nous ici si ce n'est pour discuter les questions d'intérêt public ?

Va-t-on nous priver de cette honnête discussion en nous traitant de lâches et en nous accusant de manquer de délicatesse ? Il n'est pas bon, parfois, d'être trop honorable. Je ne suis pas envoyé ici pour faire parade de civilités. J'espère que les électeurs de Lincoln me trouvent d'assez bonnes manières, mais je ne crois pas qu'ils m'ont élu pour servir de type de gentilhomme seulement. Ils m'ont élu pour aider à accélérer la marche des affaires publiques, quand elles reçoivent une sage direction et pour en enrayer le cours, si elles ne sont pas bien administrées. Je consens à être traité d'impoli, si j'ai la conviction que mes raisonnements devant cette Chambre sont dans les intérêts de la population et ne constituent pas une infraction aux règles du Parlement. Je consens à ce que les honorables députés de la droite trouvent que je manque d'urbanité, pourvu que ma conscience me dise que je remplis mon devoir vis-à-vis de mes commettants. Je consens, à ces conditions, à me faire sermonner par les honorables députés de la droite. Tant que nous aurons la conscience d'avoir accompli notre devoir, nous nous soucions peu de ce que peuvent penser les ministériels de notre gentillesse. Je n'envie la réputation de gentilhomme qu'à la condition de servir les intérêts de mes commettants et d'employer toute mon influence à améliorer la chose publi-

que. L'honorable député (M. Bureau) a dit que nous devrions nous astreindre à la discussion de questions d'intérêt général. Il a émis l'opinion que si le roi eût été ici, cette après-midi, il n'aurait pas été favorablement impressionné de notre savoir-faire. Nous ne recherchons pas ce genre de discussion, mais si les choses vont mal, c'est notre devoir d'en rectifier le cours. Il n'est pas possible que l'honorable député veuille la continuation d'un mauvais régime simplement parce que ce régime a mal commencé. Mais si c'est son désir, alors il doit se soumettre à la nécessité d'une discussion qui a pour but de reformer ce régime. L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) s'efforce réellement de rendre justice au public et au Parlement. Il a déposé un projet de loi à l'effet de défendre aux députés d'accepter aucune rémunération pour obtenir à leurs amis les faveurs du Gouvernement qu'ils appuient. Je suis tout à fait d'accord avec M. le ministre. Il se peut que les conservateurs n'ont pas songé, lorsqu'ils étaient au pouvoir, à faire passer une loi comme celle-ci. Dois-je me priver pour cela de voter en faveur de la mesure présentée par l'honorable ministre de la Justice ? N'est-ce pas ce qui découlerait des conseils que nous a donnés l'honorable député de Trois-Rivières ? Je demanderai à cet honorable député si c'est une raison, parce que j'étais partisan du gouvernement de sir John A. Macdonald, qui n'a pas fait adopter une loi comme celle-ci, de voter contre elle, quoique je la trouve sage ? L'honorable député nous invite à parler sérieusement. Eh bien, je le lui demande sérieusement et consciencieusement, est-ce là ce qu'il veut que je fasse ? J'ai la prétention de rester bon tory, comme toujours et cependant j'appuierai le bill de l'honorable ministre de la Justice si je le juge à propos. C'est exactement ce que mes commettants exigent de moi. Ils ne s'attendent pas à ce que je sois assez timide pour voter contre un bill comme celui-ci, simplement parce que je suis tory et parce que le gouvernement conservateur ne l'a pas fait, quand il était au pouvoir.

La nécessité d'une pareille mesure n'était peut-être pas aussi urgente à cette époque. Nous avons eu des ministres de la Justice qui ont représenté les deux partis politiques qui se divisent la Chambre, et ils étaient des hommes honorables. N'est-il pas raisonnable de croire que parce qu'un honorable ministre de la Justice d'une administration précédente n'a pas jugé à propos de présenter une mesure comme celle-ci, c'est que la nécessité ne s'en faisait pas sentir? L'on a droit de croire qu'un honorable ministre de la Justice est aussi désireux et aussi capable qu'un autre ministre de la Justice de servir le public. La conclusion logique est que sous l'administration conservatrice, les honorables ministres de la Justice n'ont pas trouvé qu'il était nécessaire de présenter un projet de loi comme celui-ci, et la conclusion naturelle est que le mal à combattre ne s'était pas encore généralisé, comme aujourd'hui. Personne n'a suggéré qu'une telle loi s'imposait. Le chef de l'opposition a déclaré, avant l'ouverture de la présente législature, qu'il allait agiter un projet de loi dans le genre de celui-ci et l'honorable ministre de la Justice a admis que le chef de l'opposition avait raison. Tous deux s'efforcent d'épurer les mœurs politiques au Canada. L'honorable ministre de la Justice soumet à la Chambre, comme mesure du Gouvernement, le projet de loi que suggérait le chef de l'opposition (M. Borden) avant la session. Si l'honorable député de Trois-Rivières doit voter contre la mesure, parce qu'elle a été suggérée par le chef de l'opposition, et si je dois voter contre cette mesure parce qu'elle a été approuvée par l'honorable ministre de la Justice, comment pourrons-nous dire que nous avons rempli notre devoir ? Je suppose que si je vote en faveur de la mesure, on donnera pour raison que c'était par sympathie pour mon chef. Si la mesure mérite mon appui, je voterai en faveur, mais si l'honorable député de Trois-Rivières appuie la mesure simplement parce que l'honorable ministre de la Justice l'a présentée, je lui dirai qu'il a appuyé une mesure que le chef de l'opposition a suggérée le premier. Après tout, n'est-ce pas notre devoir de nous aider mutuellement pour améliorer l'état de choses existant? J'admets qu'un honorable député dise : Je proteste contre la manière de s'exprimer sur certains sujets dans cette Chambre; mais il ne faut pas être trop chatouilleux et ne pas craindre la discussion. J'admets qu'un honorable député dise : Je n'approuve pas l'honorable ministre de la Justice d'avoir présenté ce bill; c'est nous discréditer, c'est jeter du louche sur les avocats de la droite, c'est insinuer que nous nous faisons payer les faveurs que nous obtenons pour nos amis dans les bureaux publics et pour prêter notre appui à un bill devant les comités ou devant la Chambre. Inutile de nier qu'il existe un abus, car l'honorable ministre de la Justice ne proposerait pas de le faire cesser. Il se peut qu'un honorable ministre de la Justice ne propose pas un remède à un mal dont il ne soupçonne pas l'existence, mais personne ne supposera que l'honorable ministre de la Justice essaie d'appliquer un remède à des maux qui n'existent pas. Il arrive souvent que nous ne trouvons pas le remède à appliquer à des maux existants, mais lorsque l'honorable ministre de la Justice demande à déclarer une certaine pratique illégale et punissable, il ne faut pas croire qu'il combat un mal imaginaire. Je le demande aux honorables députés. Sommes-nous entièrement blâmables de soupçonner que tout ne se passe pas avec la plus stricte honnêteté dans l'administration ? Voici une tour inachevée, un édifice aux murailles supposées neuves, et le tout s'écroule. Je ne suis pas prêt à dire que le reste de l'édifice est plus solide que la tour, mais je suis enclin à pen-

ser que les murs sont tous de même qualité. Je n'aimerais pas voir entrer aucun de mes concitoyens dans cet édifice, sans au préalable être sûr qu'il est solide. Si j'avais quelque influence sur ceux qui sont appelés à travailler sous ce toit, je les en dissuaderais, en attendant le prononcé du jugement des experts. Si la tour avait résisté quelques jours de plus, il aurait pu s'y trouver 150 fonctionnaires publics et des personnes du dehors en rapports d'affaires avec eux. Nous sommes sous l'impression que l'administration laisse à désirer dans le ministère des Travaux publics. Les honorables députés croient-ils que nous allons nous priver de discuter cette question au mérite, crainte de passer pour des impolis? Ils se trompent s'ils croient nous en empêcher, et je leur demande de conclure avec nous que tout ne va pas bien dans ce ministère. Il n'y a pas de doute que certaines personnes savent profiter des avantages qu'ils doivent à l'influence des honorables députés de cette Chambre; c'est pourquoi l'honorable ministre de la Justice a proposé son projet de loi. Nous lui prêterons notre concours. Nous avons les questions de parti pour nous faire la lutte, mais au nom du ciel, ne faisons pas des mœurs publiques une question de parti. Travaillons de concert à assainir l'atmosphère politique. Nous nous querellerons sur d'autres sujets; nous échangerons des coups et recevrons sans récriminer ceux qui nous seront portés, mais de grâce n'ayons aucune dispute d'un caractère personnel à propos de cette question, si nous pouvons l'éviter. Si j'exerce quelque influence sur les honorables députés de la droite, principalement sur l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau), avec lesquels je suis dans les meilleurs termes, et ils le savent, je leur demanderai de décider d'ici à la semaine prochaine, s'ils doivent s'unir à nous sur cette question, afin d'obtenir quelque changement dans la situation actuelle. Je n'en dirai pas davantage, mais j'ai cru que c'était mon devoir de remettre la question au point de la tirer du terre à terre où les honorables députés de la droite plus que nous l'avaient laissée tomber.

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

## DISCUSSION DES SUBSIDES.

M. INGRAM : Avant de commencer, je demanderai à l'honorable ministre s'il a pris les moyens de nous procurer les ordonnances du conseil du Yukon.

M. OLIVER : J'ai le plaisir d'annoncer que le 23 mars dernier, l'honorable premier ministre a déposé sur le bureau de la Chambre, copie des ordonnances du conseil du Yukon, pour l'année 1905.

Immigration—Appointements des agents et des employés au Canada, dans la Grande-Bretagne et dans les pays étrangers, $150,000.

M. R. L. BORDEN : Je constate une augmentation de $12,800 pour l'année.

M. OLIVER : Oui, c'est exact.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre pourrait-il sans inconvénient prendre un autre crédit ? Un honorable député qui est très intéressé à cette question a été forcément obligé de s'absenter aujourd'hui. Je crois que nous pourrions prendre un autre crédit, car celui-ci entraînera une longue discussion et nous ne pourrons en définitive le voter.

M. OLIVER : Je crois qu'il y a une foule de questions préliminaires qui peuvent être posées ce soir, et qui me permettront de me documenter pour plus tard. Nous pouvons toujours commencer, puis nous prendrons ensuite les crédits du ministère de l'Intérieur.

M. R. L. BORDEN : Oui, commençons avec ce crédit pour quelque temps.

M. SPROULE : Nous éprouverons quelque difficulté à discuter cette question ce soir, car nous sommes à étudier le même sujet devant le comité de l'agriculture, et nous n'avons pu nous procurer encore les renseignements avant d'aborder la discussion de ce crédit. A défaut de ces renseignements, je demanderai à l'honorable ministre s'il peut nous donner les noms et les appointements des différents agents qui sont employés au Canada, dans la Grande-Bretagne et dans les pays étrangers ?

M. INGRAM : Je demanderai à l'honorable ministre de bien vouloir donner en même temps le territoire desservi par chacun des agents dans Ontario.

M. OLIVER : Voici la liste qu'on me demande :

TABLEAU DES FONCTIONNAIRES QUI EMARGENT AU BUDGET DE L'EMIGRATION.

Au Canada—135.

| Noms et fonctions. | Appoint. annuels. |
|---|---|
| F. W. Annand, agent, Halifax | $1,400 00 |
| W. L. Barnstead, commis, Halifax | 900 00 |
| H. D. Blackader, commis, Halifax | 600 00 |
| Wm. Ross, commis, Halifax | 547 50 |
| Jos. Bernstein, interprète, Halifax | 730 00 |
| Mme M. Cullen, surveillante, Halifax | 600 00 |
| A. Bayley, gardien de nuit, Halifax | 547 50 |
| Chas. Magnus, gardien de nuit, Halifax | 456 25 |
| Thos. Yeoman, gardien de nuit, Halifax | 547 50 |
| W. Evans, chef des gardes, Halifax | 638 75 |
| Jas. Fitzgerald, garde, Halifax | 547 50 |
| W. Sheppard, garde, Halifax | 547 50 |
| John Marga, garde, Halifax | 547 50 |
| Dr A. C. Hawkins, médecin de service, Halifax | 1,000 00 |
| Dr H. L. Dickey, surintendant de la maison de détention, Halifax | 1,200 00 |
| J. V. Lantalum, agent, Saint-Jean, N.-B. | 1,400 00 |
| J. P. Lunney, commis, Saint-Jean | 900 00 |
| Mme A. P. Reed, surveillante, Saint-Jean | 600 00 |

| Noms et fonctions. | Appoint. annuels. |
|---|---|
| T. H. Ritchie, garde, Saint-Jean | 456 25 |
| A. Stirling, garde, Saint-Jean | 456 25 |
| Dr W. L. Ellis, médecin de service et surintendant de la maison de détention, Saint-Jean, N.-B. | 1,600 00 |
| P. Doyle, agent, Québec | 1,400 00 |
| L. Stein, commis, Québec | 1,400 00 |
| J. P. Stafford, commis, Québec | 912 50 |
| S. Morisset, commis, Québce | 638 75 |
| E. Valin, chef des surveillants, Québec | 700 00 |
| Geo. Martel, garde, Québec | 547 50 |
| E. Galarneau, garde, Québec | 547 50 |
| P. Charest, garde, Québec | 547 50 |
| Jas. Fitzgerald, garde, Québec | 547 50 |
| Jean Rochette, garde, Québec | 547 50 |
| E. Dnouin, messager, Québec | 600 00 |
| W. Anderson, interprète, Québec | 800 00 |
| Mme E. Corneil, surveillante, Québec | 600 00 |
| Mme M. C. du Tremblay, assistante, Québec | 420 00 |
| Geo. Hayden, mécanicien, Québec | 800 00 |
| Jos. Huck, assistant, Québec | 600 00 |
| Dr J. Howe, médecin de service, Québec | 1,000 00 |
| Dr A. Potvin, médecin de service, Québec | 1,000 00 |
| Dr E. Nadeau, assistant surintendant de la maison de détention, Québec | 1,200 00 |
| N. Poulin, garde, Pointe-Lévis | 638 75 |
| John Hoolahan, agent, Montréal | 1,200 00 |
| Jos. Daigle, commis, Montréal | 1,000 00 |
| A. Régimbal, messager, Montréal | 800 00 |
| John Kuhlman, interprète, Montréal | 600 00 |
| Dr A. D. Stewart, médecin de service et surintendant de la maison de détention, Montréal | 1,600 00 |
| Dr P. H. Bryce, surintendant du service médical, Ottawa | 2,200 00 |
| Dr G. W. Elliot, médecin de service, Ottawa | 2,400 00 |
| W. D. Scott, surintendant, Ottawa | 2,800 00 |
| E. B. Robertson, assistant surintendant, Ottawa | 1,500 00 |
| G. B. Smart, inspecteur, Ottawa | 1,600 00 |
| R. W. Hillyard, assistant inspecteur, Ottawa | 1,200 00 |
| Robt. Fraser, chef de la statistique, Ottawa | 1,200 00 |
| M. A. Cook, commis, Ottawa | 1,080 00 |
| F. C. Blair, commis, Ottawa | 900 00 |
| W. Thompson, commis, Ottawa | 900 00 |
| A. E. Eccleston, commis, Ottawa | 800 00 |
| D. W. Johnston, commis, Ottawa | 800 00 |
| J. H. Stanford, commis, Ottawa | 900 00 |
| A. J. Havey, commis, Ottawa | 550 00 |
| Mlle N. O'Reilly, commis, Ottawa | 550 00 |
| Mme S. M. Geddes, commis, Ottawa | 550 00 |
| Mlle E. Hackett, commis, Ottawa | 550 00 |
| Mlle Jeanie Lang, commis, Ottawa | 550 00 |
| Mlle Maud Martin, commis, Ottawa | 550 00 |
| Mlle B. Bédard, commis, Ottawa | 550 00 |
| Mlle E. Kavanagh, commis, Ottawa | 500 00 |
| J. S. Fraser, publiciste et compilateur, Ottawa | 1,200 00 |
| J. O. Cowan, expéditeur, Ottawa | 720 00 |
| James Back, expéditeur adjoint, Ottawa | 660 00 |
| J. Obed Smith, commissaire, Winnipeg | 3,000 00 |
| A. Moffat, comptable, Winnipeg | 1,800 00 |
| Chas. G. Bernier, commis, Winnipeg | 1,500 00 |
| M. Jérome, commis, Winnipeg | 1,200 00 |
| Thos. Gelley, commis, Winnipeg | 1,500 00 |
| C. F. Beaudry, commis, Winnipeg | 1,000 00 |
| Jos. Polson, commis, Winnipeg | 1,200 00 |
| Mlle K. Duff, commis, Winnipeg | 840 00 |
| A. Hallonquist, commis, Winnipeg | 1,200 00 |
| W. J. Kennedy, commis, Winnipeg | 1,200 00 |
| D. W. McIvor, commis, Winnipeg | 1,000 00 |
| Robt. Adamson, commis, Winnipeg | 1,500 00 |
| C. A. Boxer, commis, Winnipeg | 1,000 00 |
| Jas. Campbell, commis, Winnipeg | 900 00 |
| Mlle H. Williams, commis, Winnipeg | 600 00 |
| Mlle F. Messent, commis, Winnipeg | 600 00 |
| E. J. Lloyd, commis, Winnipeg | 780 00 |
| C. J. Pasmore, commis, Winnipeg | 780 00 |
| P. Harvey, interprète, Winnipeg | 1,200 00 |
| Léon Roy, interprète, Winnipeg | 1,200 00 |
| Cyril Genik, interprète, Winnipeg | 1,200 00 |
| J. Wolff, interprète, Winnipeg | 1,200 00 |
| Paul Wood, interprète, Winnipeg | 1,200 00 |
| Le rév. F. Woodcutter, interprète, Winnipeg | 1,000 00 |
| D. Morrison, concierge, Winnipeg | 800 00 |
| H. C. Read, concierge, Winnipeg | 456 25 |
| P. M. Morin, gardien, Winnipeg | 730 00 |
| Thos. Stanbury, gardien, Winnipeg | 730 00 |
| T. J. et Elizabeth Saunders, gardien et surveillante, Winnipeg | 1,200 00 |
| Dr S. C. Corbett, médecin de service, Winnipeg | 2,400 00 |
| Jos. Young, agent, etc., Winnipeg | 1,500 00 |
| S. Gray, agent voyageur, Winnipeg | 1,200 00 |
| D. W. Agnew, agent voyageur, Winnipeg | 1,000 00 |
| T. J. Connell, commis, Emerson | 900 00 |
| F. Bockus, concierge, Brandon | 600 00 |
| H. Harley, agent, Swan River | 900 00 |
| S. Cohen, interprète, Dauphin | 600 00 |
| John McKinnon, concierge, etc., Dauphin | 900 00 |
| J. A. Potvin, agent sur les convois, North Portal | 900 00 |
| J. Dietz, agent sur les convois, North Bay à Winnipeg | 900 00 |
| A. M. Linglet, concierge, etc., Duck Lake | 360 00 |
| Thos. Bennett, commis, Strathcona | 720 00 |
| M. McIntyre, commis adjoint, Strathcona | 720 00 |
| J. Portas, concierge, Strathcona | 300 00 |
| C. W. Sutter, agent, Edmonton | 1,600 00 |
| P. Wagner, agent adjoint, Edmonton | 300 00 |
| P. Mohr, interprète Edmonton | 600 00 |
| C. Mair, agent voyageur, Lethbridge | 1,000 00 |
| A. E. Humphries, guide terrier, Lethbridge | 600 00 |
| Jas. Winn, concierge, Calgary | 900 00 |
| S. S. Simpson, agent, Battleford | 900 00 |
| W. Braun, agent, Saskatoon | 1,200 00 |
| Sam. Foster, concierge, Yorkton | 720 00 |
| L. B. Cochran, agent, Medicine-Hat | 900 00 |
| W. Plaxton, guide terrien, Prince-Albert | 600 00 |
| J. M. McGovern, agent sur les convois, Port-Arthur | 1,200 00 |
| J. T. Whalen, guide terrien, Warren | 300 00 |
| H. Zimmer, agent, Régina | 900 00 |
| C. W. Speers, agent général de colonisation, Winnipeg | 2,000 00 |
| Thos. Cory, inspecteur, Gladstone | 1,200 00 |
| P. M. Bredt, inspecteur dans les colonies à l'étranger, etc., Régina | 1,500 00 |
| Dr R. E. McKechnie, surintendant de la maison de détention, Vancouver | 1,000 00 |
| Dr A. S. Monro, médecin de service, Vancouver | 1,500 00 |
| Thos. Elliott, commis, Vancouver | 900 00 |
| Dr G. L Milne, médecin de service et surintendant de la maison de détention, Victoria | 2,500 00 |
| Jas. Paterson, commis, Victoria | 900 00 |

Ceux dont les noms suivent ont été engagés durant une période de six mois pour distribuer sur les terres les ouvriers de fermes anglais venus au pays :

Geo. L. Stewart, bureau de poste de King, Ontario, pour le comté d'York-nord.

R. J. Crothers, Northport, Ontario, pour le comté de Prince-Edouard.

Robert Holmes, Clinton, Ontario, pour Huron-ouest.

W. M. Baker, Woodstock, Ontario, pour Oxford-nord.

L. Burnett, Greenbank, Ontario, pour Ontario-sud.

E. W. Brewster, Compton, Québec, pour les cantons de l'est.

Les appointements sont de $100 chacun par mois; ils sont défrayés en plus de leurs dépenses de voyages.

M. INGRAM : Quel est ce M. Holmes, à Clinton.

M. OLIVER : M. Robert Holmes.

M. INGRAM : L'ancien député?

M. OLIVER : Je ne saurais vous le dire dans le moment.

M. BARKER : C'est le même nom.

M. OLIVER : Oui, c'est l'ancien député.

M. INGRAM : Parmi ceux que vous venez de nommer, y a-t-il des agents d'immigration à la solde du gouvernement d'Ontario?

M. OLIVER : Pas à ma connaissance, mais je ne suis pas positif.

M. INGRAM : Si le gouvernement d'Ontario a un agent à Clinton, je suppose que les devoirs des agents des deux gouvernements viennent en conflit?

M. OLIVER : Je ne suis pas renseigné sur les actes du gouvernement d'Ontario, mais au meilleur de ma connaissance, le gouvernement provincial n'a pas d'agent d'aucune catégorie à ces endroits.

M. INGRAM : Je sais personnellement qu'il en a et je sais que le gouvernement d'Ontario se plaint que les agents du gouvernement fédéral gênent les opérations de ses employés. L'honorable ministre devrait y voir.

M. OLIVER : L'honorable député voudrait-il me nommer l'endroit où les agents des deux gouvernements se nuisent mutuellement ?

M. INGRAM : Je voulais l'apprendre par la bouche du ministre, mais je lui communiquerai mes renseignements sur cette question et il pourra continuer à se renseigner.

M. OLIVER : C'est à la demande expresse de certains députés représentant des comtés agricoles d'Ontario que nous avons fait ce travail, et nous avons été laissés sous l'impression que le gouvernement d'Ontario ne s'occupait pas du tout de ce genre de propagande dans le reste de la province, excepté à Toronto. L'honorable député se rappelle qu'au cours de la dernière session, le député de Prince-Edouard (M. Alcorn) a parlé longuement de la nécessité d'entreprendre la tâche. Il nous a cité pour exemples les bons résultats obtenus dans son comté par M. Crothers et nous a suggéré d'engager cet homme d'expérience avec d'autres agents dans d'autres comtés. J'ai trouvé la recommandation bonne et je l'ai mise à exécution. M. Crothers est un de ceux que nous avons engagés.

M. INGRAM : Je ne doute pas que les renseignements de l'honorable ministre sont exacts en ce qui concerne cette partie de l'année, mais le gouvernement d'Ontario a depuis inauguré le même genre de propagande et les agents des deux gouvernements se nuisent quand ils opèrent dans un même endroit. Le territoire d'Ontario est vaste et il est inutile de garder deux agents dans le même endroit.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il nous donner les noms des autres agents?

M. OLIVER : J'ai donné les noms de tous les agents au Canada. Voici ceux des agents dans les autres pays.

Aux Etats-Unis et engagés à l'immigration provenant des Etats-Unis.

| Noms et fonctions. | Appoint. annuels. |
|---|---|
| W. J. White, inspecteur et agent de publicité, Ottawa | $2,000 00 |
| M. V. McInnes, agent, Détroit | 1,800 00 |
| O. Tessier, agent, Détroit | 1,200 00 |
| F. S. Longworth, commis, Détroit | 900 00 |
| Mlle E. Hastings, commis, Détroit | 540 00 |
| C. A. Laurier, agent, Marquette | 1,500 00 |
| E. T. Holmes, agent, St-Paul | 1,800 00 |
| Mlle M. Dass, commis, St-Paul | 780 00 |
| Mme G. A. Sandberg, commis, St-Paul | 720 00 |
| Chas. Pilling, agent, Grand-Forks .., Dakota-nord | 1,500 00 |
| C. O. Swanson, agent, dans les états de l'ouest | 1,500 00 |
| T. O. Currie, agent, Milwaukee | 1,200 00 |
| F. J. Lange, agent, Milwaukee | 1,200 00 |
| J. M. MacLachlan, agent, Watertown, Dakota-sud | 1,200 00 |
| Jas. Grieve, agent, Spokane | 1,800 00 |
| J. S. Crawford, agent, Kansas City | 1,500 00 |
| W. H. Rogers, agent, Indianapolis | 1,500 00 |
| G. A. Hall, agent, Indianapolis | 1,200 00 |
| W. V. Bennett, agent, Omaha | 1,500 00 |
| H. M. Williams, agent, Toledo | 1,200 00 |
| C. J. Broughton, agent, Chicago | 1,500 00 |
| Benj. Davies, agent, Great-Falls, Montana | 1,500 00 |
| Alex. Ayotte, agent, Great-Falls, Montana | 900 00 |
| Thos. Hetherington, agent, Roxbury, Massachusetts | 1,200 00 |
| Romuald Laurier, agent, Roxbury, Massachusetts | 1,000 00 |
| J. C. Duncan, agent, Indianapolis | 1,200 00 |
| Thos. Duncan, agent, Syracuse | 1,800 00 |
| D. Gauthier, agent, Laurentides | 1,000 00 |

| Noms et fonctions. | Appoint. annuels. |
|---|---|
| L'abbé M. Blais, agent de rapatriement | 720 00 |
| L'abbé H. L. Vachon, agent de rapatriement | 600 00 |
| L'abbé O. Corbeil, agent de rapatriment | 600 00 |
| Dans la Grande-Bretagne et en Irlande. | |
| W. T. R. Preston, commissaire, Londres | 3,000 00 |
| C. A. Allen, commis, Londres | 1,000 00 |
| E. G. Everette, commis, Londres | 632 64 |
| Mlle F. E. Gardner, commis, Londres | 445 04 |
| Mlle E. Codden, commis, Londres | 445 00 |
| Mlle B. Lock, commis, Londres | 441 24 |
| A. F. Jury, agent, Liverpool | 2,000 00 |
| J. C. Hardy, commis, Liverpool | 1,200 00 |
| E. Macleod, commis, Liverpool | 700 80 |
| S. Salingar, commis, Liverpool | 449 95 |
| G. H. Mitchell, agent, Birmingham | 1,400 00 |
| J. B. Walker, agent, Glasgow | 1,800 00 |
| Mlle Stevenson, commis, Glasgow | 278 40 |
| J. Edgar, agent voyageur en Ecosse | 1,825 00 |
| F. O. Chapman, agent automobile-réclame | 1,200 00 |
| W. Webb, agent automobile-réclame adjoint | 442 80 |
| H. M. Murray, agent, dans le pays de Galles | 1,500 00 |
| J. Webster, agent, Dublin | 1,800 00 |
| Mlle N. Hensbey, commis, Dublin | 253 08 |
| E. O'Kelly, agent, Belfast | 2,000 00 |
| Sur le continent. | |
| P. Willard, commissaire, Paris | 2,500 00 |
| P. Foursin, agent, Midi de France | 1,000 00 |
| D. T. de Coeli, agent, Belgique | 1,200 00 |

M. BARR : Combien y a-t-il d'agents au total ? Sont-ils en service permanent ?

M. OLIVER : Tous excepté les sept qui travaillent à distribuer les ouvriers de ferme dans Ontario travaillent l'année durant.

M. BLAIN : Quelles sont les fonctions de ceux qui travaillent dans Ontario? Je crois savoir que les cultivateurs se sont plaints amèrement de la rareté de la main-d'œuvre, et je dois complimenter l'honorable ministre de cette innovation. Quelles sont, par exemple, les fonctions de M. Robert Holmes, ancien député, qui a été nommé à cette charge et a-t-il, lui et ses collègues, présenté un rapport de son travail?

M. OLIVER : Cet office est encore nouveau. Les employés sont chargés de se renseigner chez les cultivateurs de leur voisinage, de tenir un registre de ceux qui ont besoin de main-d'œuvre, la nature du travail qu'ils ont à faire, les gages qu'ils offrent de payer, s'ils veulent des gens mariés ou des célibataires. Nos agents aux ports de débarquement reçoivent ces listes et ils s'efforcent de remplir les ordres et de diriger les immigrants là où ils sont requis. Jusqu'ici c'est une expérience que nous avons faite ; nous n'en sommes encore qu'aux débuts et je ne suis pas en mesure de fournir tous les renseignemnts que je voudrais.



M. BLAIN : Quand ont-ils été nommés?

M. OLIVER : Ils devaient commencer à travailler le 1er mars.

M. BARR : Combien de temps doivent-ils rester en fonctions?

M. OLIVER : Ils sont engagés pour six mois pendant la saison d'immigration.

M. BLAIN : Je suppose que leurs instructions sont les mêmes dans tous les cas?

M. OLIVER : Oui, leurs instructions sont écrites.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il déposer plus tard copie de ces instructions?

M. OLIVER : Oui.

M. INGRAM : Ces employés consacrent-ils tout leur temps à cette besogne pendant ces six mois?

M. OLIVER : Je ne suis pas sûr ni dans l'affirmative ni dans la négative. A vrai dire nous ne sommes pas certains si nous allons pouvoir remplir suffisamment les ordres qu'enverront ces agents, pour les tenir occupés en permanence. D'après mes renseignements, la seule plainte qu'il y a contre eux, c'est qu'ils déploient trop de zèle à vouloir engager des immigrants.

M. BLAIN : Ces sept employés ont-ils chacun un territoire déterminé et défini?

M. OLIVER : Non, je ne le crois pas. Nous nommons ces agents dans le but de les tenir dans quelque centre agricole, où la demande pour la main-d'œuvre est accentuée, et c'est leur devoir d'aider un aussi grand nombre de cultivateurs que possible.

M. BARR : Considérant le nombre d'immigrants qui sont venus l'année dernière dans la province d'Ontario, il me semble que le nombre de ces agents est très restreint pour tant de monde. A moins que leurs territoires ne soient bien définis, n'est-il pas à craindre qu'ils empiètent sur le territoire l'un de l'autre?

M. OLIVER : Les endroits où ils sont engagés sont si éloignés les uns des autres, qu'il n'y a pas à craindre qu'ils empiètent sur le territoire d'un autre, surtout quand la demande pour la main-d'œuvre a été si active que nous n'avons pu y satisfaire. J'ai reçu des pétitions urgentes pour la nomination d'agents de cette catégorie dans d'autres parties de la province. Mais jusqu'ici nous n'avons pu les accorder vu la modicité de nos crédits.

M. HERRON : L'honorable ministre dit-il qu'il y a deux agences à Great-Falls, dans le Montana? Il paraît étrange de voir deux agents ayant les mêmes fonctions à remplir dans la même ville.

M. OLIVER : L'un d'eux demeure dans cette ville et l'autre voyage.

M. SPROULE : Payez-vous des appointements ou une commission à vos agents aux Etats-Unis?

M. OLIVER: Il y a deux classes d'agents. Les agents qui reçoivent un salaire sans commission et les sous-agents, qui reçoivent une commission.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous donner les noms de ces sous-agents et le montant de la commission qu'ils reçoivent?

M. OLIVER : Je puis donner le total qui a été payé pendant l'exercice 1904-1905, $5,860.75. Je donnerai plus tard les noms et le chiffre de la commission de chacun. Relativement aux objections qui viennent d'être soulevées concernant l'empiètement sur les territoires voisins et le conflit entre les employés des deux gouvernements, je lis les lignes suivantes dans le " News " de Toronto, du 5 avril courant :

C'est ma ferme conviction, dit M. F. G. Macdiarmid, que le gouvernement d'Ontario devrait établir d'autres points de distribution à part Toronto. Dans l'ouest de la province il devrait y avoir de ces agents à Saint-Thomas, Chatham, London, Woodstock, Stratford et Brandford. De cette façon les cultivateurs pourraient prendre connaissance des arrivages d'immigrants et faire leur propre choix. Actuellement, c'est le cultivateur à proximité de Toronto qui a le premier choix. La méthode des demandes n'atténue pas beaucoup cette injustice. Il est facile de constater qu'au milieu de l'encombrement, l'agent ne peut pas remplir ses demandes le premier. Le fait est que le premier arrivé est le premier servi et que ceux qui n'habitent pas sur les lieux doivent se contenter du reste.

La même chose m'a été dite par un grand nombre de représentants de comtés agricoles dans Ontario.

M. INGRAM : M. Macdiarmid ne semble pas connaître le travail qu'a opéré le ministre de l'Agriculture d'Ontario dans cette direction. Est-ce que le ministre de l'Agriculture ne répond pas à cet article?

M. OLIVER : L'article se termine ainsi :

M. Macdiarmid a exprimé son intention d'attirer l'attention du ministre de l'Agriculture d'Ontario sur l'à propos de créer, pour les quelques semaines qui vont suivre, d'autres agences de distribution dans toute l'étendue de la province.

M. INGRAM : C'est ce qui a probablement été fait à d'autres endroits. Je ne sais pas ce que dirait le ministre de l'Agriculture à ce sujet. L'honorable ministre (M. Oliver) ne nous a pas encore dit si ses agents d'Ontario consacreront tout leur temps à l'exercice de leurs fonctions. Ils recevront $100 par mois et devront travailler dans un territoire qui n'est pas déterminé. Je suppose qu'ils auront droit à leurs frais de transport et autres dépenses de voyages. Quant aux autres agents au Canada, vous en avez 15 à Halifax, 6 à Saint-Jean, N.-B., 19 à Québec et à peu près 5 à Montréal. Que font les 15 à Halifax et les 19 à Québec ?

M. OLIVER : Leurs devoirs consistent à recevoir les immigrants à leur arrivée, de voir à ce qu'ils subissent l'inspection douanière et médicale, qu'ils soient placés sur les convois pour leur destination et à ce qu'on en prenne soin. Naturellement il est de première importance que quand 1,500, 1,000 ou 500 immigrants débarquent au port, ils ne soient pas détenus une heure de plus qu'il n'est strictement nécessaire, même s'il faut engager un personnel comparativement nombreux pour faciliter l'écoulement de la foule, du port d'arrivage au port de destination. Je suis sûr que le pays ne critiquera pas la dépense affectée au paiement du personnel. Ce personnel peut être, en apparence, trop nombreux mais il ne l'est pas en réalité.

M. INGRAM : A quel port débarquent le plus d'immigrants? A Halifax, à Saint-Jean, à Québec ou à Montréal ?

M. OLIVER : Le plus grand nombre débarquent à Québec—61,000 l'année dernière.

M. INGRAM : Et dans les autres ports ?

M. OLIVER : Environ 12,000 sont descendus à Saint-Jean et environ 25,000 à Halifax. Je n'ai pas les chiffres pour Montréal.

M. SAM. HUGHES : Ces fonctionnaires nommés par le ministre ont-ils mission d'accompagner les immigrants sur les convois pour qu'ils ne deviennent pas la proie des escrocs ? Je demande cela, parce que j'ai entendu parler de ce qui est arrivé à certains immigrants anglais. Ils ont été odieusement exploités depuis le jour de leur arrivée dans le pays jusqu'à leur établissement définitif.

M. OLIVER : Il y a un fonctionnaire sur chaque convoi d'immigrants. Il y a naturellement beaucoup de gens sur un convoi et il est difficile de les surveiller tous. Mais nous faisons tout notre possible pour protéger l'immigrant depuis son arrivée jusqu'à Winnipeg.

M. BLAIN : Quel avantage y a-t-il pour les cultivateurs d'avoir un agent à Clinton, plutôt qu'à Toronto, puisque les immigrants descendent à Toronto et non à Clinton ?

M. OLIVER : M. Macdiarmid en donne la raison.

M. BLAIN : Je sais la raison que donne M. Macdiarmid, mais le Gouvernement doit avoir un but en cela. Je ne vois pas ce que les cultivateurs d'Ontario ont à gagner d'avoir un agent à Clinton, plutôt qu'à Toronto.

M. OLIVER : Si tous les immigrants devaient descendre à Toronto, les cultivateurs des environs de Toronto en bénéficieraient. Mais ce que nous cherchons, c'est l'avantage de toute la province.

M. BLAIN : Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'avantage, seulement, je ne le vois pas et je demande au ministre de me l'expliquer.

M. WM WRIGHT : Existe-t-il une organisation quelconque pour mettre en relation l'agent à Clinton et l'immigrant quand il descend du train ?

M. OLIVER : Nous avons nos employés. L'honorable député d'Elgin-est se plaint de ce que nous en ayons trop....

M. INGRAM : Je ne me suis pas plaint ; j'ai demandé des explications.

M. OLIVER : Je croyais que l'honorable député s'était plaint. Les fonctions des agents, aux ports de débarquement, est de faire tout en leur pouvoir pour aider à l'immigrant à se rendre le plus rapidement possible à son point de destination. Notre but en ayant des agents à Clinton et à d'autres endroits, dans les districts agricoles, c'est que ces agents connaissent les besoins des cultivateurs des environs, leur solvabilité et les garanties qu'ils offrent pour un immigrant, autant de chose qu'ignorerait un agent stationné à Toronto. Cet agent à Clinton, quel qu'il soit, tient l'agent de Québec ou d'Halifax au courant des besoins des cultivateurs de son district. C'est ainsi que l'agent d'Halifax sait si on a besoin d'aides à Woodstock et ailleurs. Il répond alors à l'agent que tel nombre d'immigrants doit arriver par tel navire. Disons, par exemple, qu'il y en a 100 qui n'ont pas de destination spéciale, mais sont simplement à la recherche d'un emploi. Les agents locaux en sont informés par le télégraphe ; ils se tiennent aux aguets et s'emploient à distribuer ces aides parmi les cultivateurs de leurs districts respectifs, selon les besoins de chacun.

M. BLAIN : C'est une innovation ?

M. OLIVER : Oui.

M. BLAIN : Il convient d'en féliciter le ministre, pourvu qu'il ait de bonnes raisons pour installer chaque agent dans une localité. Permettra-t-on à cet agent de faire de la politique pendant les six mois qu'il seront à l'emploi du Gouvernement ? Je ne veux pas introduire la politique dans cette question, mais le ministre doit avoir une ligne de conduite tracée, à l'égard de ces agents, et il devrait la faire connaître dès le début.

M. OLIVER : Nous n'avons pas étudié ce côté de la question ; mais ce ne serait pas une grande preuve de la nécessité de ces agents et de l'importance du travail qu'ils ont à faire si, pendant les six mois de l'année qu'ils seront employés par le Gouvernement, il trouvaient aussi le temps de se mêler des élections. Ils rehausseraient certainement leur position en s'abstenant de faire de la politique, puisque entre autres choses, ils sont appelés à avoir affaire à tous, sans égard aux opinions politiques des uns et des autres. Tout en ne nous reconnaissant pas le droit de modifier leurs opinions ou de restreindre leur activité, je considère qu'ils amoindriraient leur utilité en prenant une part active aux élections, surtout pendant la saison qu'ils sont employés.

M. BLAIN : Si ces agents continuaient à faire de la politique pendant qu'ils sont à l'emploi du Gouvernement, quelle peine encourraient-ils ?

M. OLIVER : Je n'ai pas assez étudié ce côté de la question, pour répondre catégoriquement. J'aurai à prendre une décision si le cas se présente. C'est une expérience que nous faisons. Nous ignorons encore comment elle sera reçue par le public, ni quels services elle peut rendre, et je crois qu'il est trop tôt pour adopter des règlements sévères qui auront peut-être leur raison d'être plus tard.

M. BLAIN : Je ne veux rien dire contre M. Holmes qui a été nommé agent à Clinton; je crois qu'il fera un excellent agent, mais tout le monde sait qu'il est un agent électoral très actif de l'ouest d'Ontario. Il ne se borne pas à son propre comté mais va faire de la propagande dans les comtés voisins et il me semble que le ministre devrait établir une règle à l'égard de ces agents.

M. OLIVER : La règle serait de donner instruction à ces agents de ne pas intervenir dans les luttes politiques, mais quand mon honorable ami me demande de fixer une pénalité, je trouve qu'il est un peu trop tôt pour en venir là.

M. INGRAM : Le ministère de l'Intérieur s'est-il entendu avec le député d'Ontario à ce sujet ?

M. OLIVER : On me dit que non.

M. INGRAM : L'honorable ministre a parlé d'agents à Halifax, à Saint-Jean, à Québec et à Montréal et de 24 agents à Ottawa. Que font-ils ici ?

M. OLIVER : Leurs fonctions sont très variées. Toute l'organisation est centralisée à Ottawa. C'est ici que sont tenus les registres ; c'est d'ici que partent les instructions et cela exige un certain nombre de commis aux écritures. Pour donner une idée de l'accroissement du travail je puis donner un relevé du nombre de lettres reçues au département de l'immigration qui a une organisation spéciale:

| Exercice. | Lettres reçues. |
|---|---|
| 1903-4 | 59,404 |
| 1904-5 | 77,610 |
| 9 mois de l'exercice en cours | 99,557 |
| Février 1906 | 12,418 |
| Mars 1906 | 16,500 |
| Février 1905 | 7,188 |
| Mars 1905 | 8,038 |

M. CHISHOLM : Le ministre peut-il me dire combien d'immigrants le comté d'Huron peut s'attendre à recevoir de Clinton.

M. OLIVER : Ces agences viennent à peine d'être établies, et je ne puis pas fournir ce renseignement.

M. CHISHOLM : Nous sommes actuellement dans une saison très précieuse pour les cultivateurs et je me ferais un plaisir de leur communiquer toutes les informations que le ministre pourrait nous donner. Les cultivateurs de mon district seraient certainement enchantés de savoir quelles espérances ils peuvent fonder sur cette organisation. C'est la saison où ils ont besoin d'aides.

M. OLIVER : S'ils donnent leurs noms, nous ferons notre possible pour les satisfaire. Nous avons quelque peu modifié les règlements, pour encourager en Angleterre l'immigration des garçons de ferme.

M. CHISHOLM : Et au sujet des servantes ? On en a un grand besoin dans cette partie du pays.

M. OLIVER : Elles sont classées dans la même catégorie. Nous recevrons également des demandes pour des servantes.

M. CHISHOLM : L'honorable ministre aura-t-il la complaisance de nous faire savoir au plus tôt, sur quel nombre d'immigrants de cette catégorie, nous pouvons compter?

M. OLIVER : Je ferai en sorte que mon honorable ami soit un des premiers informés.

M. INGRAM : L'honorable ministre nous a donné le nombre de ses employés à Ottawa, le nombre de lettre reçues, etc. Les imprimés relatifs à l'immigration sont-ils envoyés d'ici ?

M. OLIVER : La plus grande partie. L'an dernier nous avons distribué un peu plus de 3,000,000 de ces imprimés.

M. INGRAM : Dans tout le Canada ?

M. OLIVER : Et aux Etats-Unis.

M. INGRAM : Le département exerce-t-il une surveillance sévère, pour ce que ces imprimés ne contiennent rien autre chose que ce qui devrait y être ?

M. OLIVER : Dans le passé, la surveillance n'a peut-être pas été assez sévère. Il y a peut-être quelque chose à reprendre dans ce qui a été publié ; mais notre but est de ne publier que des choses exactes, exposant la situation sous son vrai jour, et donnant tous les renseignements les plus modernes.

M. INGRAM : A Winnipeg, vous avez 32 ou 33 employés. Un fonctionnaire fait continuellement le trajet entre North-Bay et Winnipeg. Quelles sont les fonctions de ces agents d'immigration à Winnipeg ?

M. OLIVER : C'est de Winnigeg que partent les immigrants pour tous les endroits de l'ouest du Canada. Jusqu'à présent, c'est surtout à coloniser l'ouest que tous les efforts du département ont tendu. C'est de Winnipeg que partent les différentes lignes de chemins de fer, et nous avons à cet endroit une installation considérable pour l'accommodation des immigrants. Ces derniers, en débarquant dans un port, sont immédiatement dirigés sur Winnipeg, par chemin de fer et là les agents leur indiquent leur destination définitive. Comme il y en a de diverses nationalités, nous avons des interprètes qui leur fournissent les renseignements nécessaires pour le voyage. Nous avons aussi des commis, des aides pour que les immigrants éprouvent le moins de retard possible avant de se mettre en route.

Ici, comme dans les ports de débarquement, le nombre des employés peut paraître considérable, mais en y réfléchissant, mon honorable ami comprendra l'importance qu'il y a d'abréger autant que possible le voyage d'un homme dont les moyens sont généralement limités, qui change les habitudes de toute sa vie et qui est souvent accompagné d'une nombreuse famille. Chaque jour de retard est une perte sensible pour lui. J'espère que personne ne trouvera à redire contre les dépenses nécessaires faites pour permettre à ces immigrants d'arriver à destination dans le plus court délai possible.

M. INGRAM : Vous avez aussi de 25 ou 30 employés aux Etats-Unis. Vous en avez 4 à Détroit, 2 à Saint-Paul, un à Milwaukee et un à New-York. Cela ne comprend pas les nombreux agents qui reçoivent une commission. Quelqu'un a-t-il déjà fait observer au ministre qu'il n'y avait aucune nécessité de dépenser de l'argent pour attirer des immigrants des Etats-Unis sur les terres gratuites de la Colombie-Anglaise, du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest? N'est-il pas vrai que des compagnies américaines ou de simples particuliers, aux Etats-Unis possèdent de grandes étendues de terres dans le Nord-Ouest, qu'ils ont tout intérêt à les coloniser et qu'ils se constituent leurs propres agents pour la vente de ces terres? N'a-t-on jamais fait observer à l'honorable ministre qu'il n'était pas nécessaire d'avoir autant d'employés dans les Etats-Unis?

M. OLIVER : C'est une question sur laquelle on peut différer d'opinion. On peut parfaitement discuter sur la question de savoir si les avantages qu'offre le Nord-Ouest canadien sont suffisamment connus aux Etas-Unis pour que nous puissions ralentir nos efforts de propagande de ce côté.

Ce que vient de dire mon honorable ami des compagnies américaines possédant des terres dans le Nord-Ouest est aussi exact. Ces compagnies qui ont acheté de grandes étendues de terrains des compagnies de chemins de fer ont un intérêt direct à attirer les colons dans ce pays, mais, bien que l'ultime intérêt de l'Etat et des compagnies soit le même—amener des colons dans le pays—les moyens employés par l'un et par les autres peuvent être bien différents.

Nous ne pouvons pas nous en rapporter aux compagnies pour faire un travail qui incombe au Gouvernement, et dont ce dernier s'est chargé, jusqu'à présent.

Je mentionnerai, à titre d'exemple, un système dont on parle beaucoup dans le Nord-Ouest depuis quelque temps et qui provient de la grande activité et de l'esprit d'entreprise de ces compagnies de colonisation—je veux parler de l'accaparement des homesteads. Tout en cherchant à attirer les colons, ces compagnies cherchent aussi à obtenir des prix élevés pour leurs terrains et elles ne dédaignent pas, pour y arriver, de se servir des terrains de l'Etat. Grâce à leurs efforts, elles ont réussi, à l'heure qu'il est, à faire retarder la vente d'une grande quantité des terres gratuites du pays.

Le but des compagnies de colonisation est de réaliser un bénéfice sur la vente de leurs terrains ; celui du Gouvernement n'est pas de faire de l'argent mais d'attirer dans le pays une population qui rende productifs les terrains inoccupés. On peut croire, au premier abord, que les dépenses que nous faisons ne nous rapportent rien, cependant c'est aux résultats de cette politique que les habitants du Nord-Ouest, tout au moins, attribuent sa prospérité actuelle.

Nous pourrions avoir raison de relâcher nos efforts pour attirer l'immigration des Etats-Unis ; mais nous pourrions aussi avoir tort. Nos terres avaient la même valeur autrefois qu'aujourd'hui, mais ce n'est qu'après les avoir fait connaître, que ces colons nous sont venus des Etats-Unis et qu'une hausse c'est produite partout. La population du Nord-Ouest ne voudrait pas que le Gouvernement cessât ses efforts dans cette direction. Pour le moment, du moins, le Gouvernement croit devoir continuer une politique de propagande active, dans le but d'attirer le plus de colons possibles.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas qu'une compagnie de colonisation puisse retarder la concession gratuite des terres.

M. OLIVER : La loi permet de prendre une inscription pour un homestead par procuration. Un cultivateur d'Ontario, par exemple, qui va dans le Nord-Ouest peut prendre une inscription pour un homestead, au nom de son fils qui doit venir le rejoindre. Grâce à cette disposition de la loi, une compagnie peut facilement se procurer un grand nombre de procurations et " couvrir " par l'inscription, un nombre égal de homestead ; puis elle se fie à la Providence ou à autre chose pour que ces inscriptions ne soient pas annulées. Le gouvernement actuel, de même que le gouvernement précédent, n'ont pas été assez sévères sous ce rapport, en accordant trop de latitude au colon, avant qu'il s'établisse sur son homestead.

M. R. L. BORDEN : Prétendez-vous dire que la compagnie se procure des gens pour prendre ces inscriptions ?



M. OLIVER : Oui, et elle peut même le faire sans commettre d'illégalité. Tant que les spéculateurs sur les terrains ne se sont pas mis à l'œuvre avec autant d'ardeur qu'à présent, personne n'avait jamais songé à abuser de ce privilège de demander une inscription par procuration. Voici un exemple : un homme se rend dans le Nord-Ouest mais ne trouve pas d'endroit qui lui convienne. Un agent de la compagnie va le trouver et lui dit : Mon ami, si vous voulez acheter de moi ce quart de section, je vous procurerai un homestead avoisinant, et immédiatement l'agent se met à l'œuvre pour faire annuler l'inscription qu'il avait fait prendre sur ce homestead, par procuration et au sujet duquel il n'avait jamais eu l'intention de remplir les conditions imposées par la loi.

M. R. L. BORDEN : La compagnie est-elle obligée d'obtenir le consentement des gens pour se servir de leurs noms en vue de faire ces inscriptions.

M. OLIVER : Oui.

M. M. S. McCARTHY: Depuis combien de temps cela se pratique-t-il, à la connaissance du département ?

M. OLIVER : Le département en a été averti récemment et des mesures sévères ont été prises.

M. LAKE : J'ai notifié la chose au ministre l'été dernier.

M. OLIVER : L'abus est allé en grandissant. et bien que le département ait été conciliant relativement à l'annulation des inscriptions de homesteads, il est décidé maintenant à intervenir énergiquement et à rayer toute inscription au sujet de laquelle les conditions ne seront pas remplies.

M. R. L. BORDEN : Ces inscriptions dont parle le ministre sont entachées de mauvaise foi, car ces personnes, apparemment, n'ont fait que prêter leur nom, pour permettre à la compagnie d'éluder la loi. Je comprends qu'un père de famille qui se rend dans le Nord-Ouest prenne une inscription au nom de son fils qui a l'intention de venir le rejoindre ; mais quand on se sert du nom d'un individu qui n'a jamais songé à devenir colon, cela me paraît un simple cas de fraude et des mesures sévères devraient être prises pour annuler toutes les inscriptions obtenues par ce moyen.

M. OLIVER : On travaille à reconstituer l'identité des porteurs d'inscriptions et le département verra à faire annuler toutes celles qui ont été obtenues de cette manière.

M. LANCASTER : Dans les cas qui sont venus à la connaissance du ministre, s'était-on servi de noms fictifs, ou de noms véritables ?

M. OLIVER : Je ne saurais le dire. L'inscription n'était pas au nom d'un résident du

Nord-Ouest, car elle n'aurait pas été obtenue par procuration. Quelqu'un a pu se donner comme l'organisateur d'une colonie d'immigrants des Etats-Unis, et déclarer qu'un certain nombre de ses voisins devaient venir s'établir sur ces terres. Dans certains cas, cela s'est fait légitimement. Il faut attendre le résultat de l'enquête pour savoir quelles inscriptions sont faites de bonne foi et quelles sont celles qui sont frauduleuses.

M. M. S. McCARTHY : Comment le département s'y prend-il pour découvrir si les inscriptions sont frauduleuses ou non ?

M. OLIVER : On se plaint surtout des agences de la Saskatchewan et pour le moment, nos efforts sont dirigés de ce côté. Les agents des terres fédérales ont reçu ordre d'établir un relevé de toutes les inscriptions de homesteads faites depuis le 1er mars 1905.

Tous les inspecteurs de homesteads dont on peut se dispenser dans les autres parties du pays ont été envoyés dans cette province pour faire une inspection de tous les homesteads et partout où l'inscription date de plus d'une année et où il n'y a pas de travaux faits, l'inscription sera annulée, à moins qu'un délai n'ait été régulièrement obtenu. L'annulation se fera sommairement, sans la procédure ordinaire et sans attendre le protêt de la personne au nom de laquelle l'inscription est faite.

M. CHISHOLM : Ceux qui opèrent cette sorte d'accaparement des homesteads, n'ont-ils pas pris leurs précautions pour pouvoir, au moment voulu, produire un désistement de la personne au nom de laquelle l'inscription a été faite ?

M. OLIVER : Oui ; et c'est ce qu'ils font.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il permis à certaines personnes d'acheter tout un canton près du Crique-à-l'Aigle, ou le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, dans un endroit non colonisé, ce qui empêchait de pouvoir céder ces terres gratuitement aux colons ? Je sais que dans un cas, au moins, un avis a été donné que certains terrains avaient été arpentés, et n'étaient pas à la disposition des colons. On apprit plus tard qu'ils étaient réservés à une compagnie de colonisation des Etats-Unis. De pareilles choses peuvent-elles se répéter?

M. OLIVER : Pas à ma connaissance, du moins.

M. W. J. ROCHE : La formule des inscriptions n'a-t-elle pas été changée depuis quelques années ? Autrefois, celui qui désirait obtenir une inscription par l'entremise d'un agent, n'était-il pas tenu de faire une déclaration, et cette formalité n'a-t-elle pas été retranchée des formules actuelles ?

M. OLIVER : Je ne suis pas en état de répondre à cette question, mais je suis convaincu que pour les agents des compagnies de colonisation, cette déclaration ne ferait guère de différence. Dans tous les cas, à partir du 17 du mois courant, on n'acceptera plus de procuration. Celui qui voudra obtenir une inscription devra se présenter en personne devant l'agent des terres fédérales ou devant le sous-agent.

M. W. J. ROCHE: J'ai eu entre les mains, une formule comme celles dont on se servait sous le gouvernement précédent, et celui qui demandait l'inscription était tenu de déclarer sous serment qu'il avait réellement l'intention de devenir colon, et le mandataire était tenu de faire une déclaration semblable. Dans la nouvelle formule, le mandataire seul est astreint à cette formalité. Si on avait conservé les anciennes formules, les inscriptions frauduleuses ne seraient pas aussi nombreuses.

M. OLIVER : Comme je viens de le dire, je ne crois pas que l'obligation de faire une déclaration eut été un obstacle pour qui fait un métier d'obtenir des inscriptions fictives. Il y a quelques années, tous les efforts du département tendaient à encourager par tous les moyens les colons à prendre des inscriptions et on permettait à ceux qui espéraient pouvoir amener leurs voisins ou leurs compatriotes au Nord-Ouest, de prendre des inscriptions en leur nom. Il n'y a pas de doute que c'était une excellente politique à cette époque et qu'elle a eu de bons résultats. Mais les circonstances sont tellement changées, que ce qui était un bien autrefois, est devenu un mal, et qu'il nous faut adopter une autre politique.

M. M. S. McCARTHY : Où peut-on prendre connaissance des instructions données aux agents et aux sous-agents ?

M. OLIVER : Il est facile de les déposer sur le bureau de la Chambre.

M. M. S. McCARTHY : Ont-elles été publiées quelque part ?

M. OLIVER : J'ai remarqué que le "Free Press" et la "Tribune" de Winnipeg, les ont publiés.

M. M. S. McCARTHY : Si quelqu'un se présentait à un bureau des terres et demandait au nom de qui est faite l'inscription pour tel ou tel quart de section, les agents lui fourniraient-ils ce renseignement ?

M. OLIVER : Non.

M. M. S. McCARTHY : Alors, dans les bureaux des terres de l'Etat, la condition pour obtenir un titre à un homestead, est de tenir la chose secrète ?

M. OLIVER : Je ne crois pas que le secret soit une des conditions, mais la politique du Gouvernement n'a jamais été d'encourager l'usurpation des homesteads et le département n'a jamais fourni de renseignements de nature à compromettre les droits des colons.

M. M. S. McCARTHY : Quand on se présente à un bureau des terres pour savoir ce qui en est relativement à un certain quart de section, il n'y a aucun moyen de savoir qui a obtenu l'inscription, ni qui est celui qui en demande l'annulation. Les instructions sont de ne pas donner ces renseignements. Ces ordres sont-ils partis d'Ottawa ?

M. OLIVER : Je ne sais pas quels sont les ordres, mais je suis informé que c'est la coutume.

M. M. S. McCARTHY : Comment cette coutume s'est-elle établie ? Est-ce sur l'ordre du département ?

M. OLIVER : Il n'y a pas à en douter ; et je viens d'expliquer pourquoi cela a été fait.

M. SAM. HUGHES : Si on constate qu'un de ces enregistrements fictifs a été transféré, l'annulera-t-on ? Supposons qu'un spéculateur prenne une inscription pour un homestead, au nom d'un autre. Au bon moment, il fait produire un désistement par son mandant et substitue son propre nom, ou achète le homestead avec du scrip. L'intention du ministre est-elle de reprendre ce terrain au spéculateur ?

M. OLIVER : Je n'en sais rien. Si le deuxième enregistré, donne du scrip en échange, le terrain lui appartient.

M. SAM. HUGHES : Mais si c'est lui qui a pris l'inscription frauduleuse ?

M. OLIVER : C'est une question que je n'ai pas encore étudiée.

M. M. S. McCARTHY : Quel est le but du département en faisant un mystère du nom du porteur du titre ? Pourquoi ne peut-on pas aller dans un bureau des terres et s'assurer des titres d'un particulier, comme cela se pratique dans un bureau d'enregistrement ou dans un bureau des mines ? Pourquoi ce secret ? Un homme se présente et demande une inscription pour un terrain sur lequel aucune amélioration n'a été faite et on lui répond, qu'il est enregistré au nom d'un autre. Il ne peut pas savoir à qui ni si des procédures ont été commencées pour faire résilier l'inspection. Pourquoi le ministre ordonne-t-il à ses agents de refuser ce renseignement ?

M. OLIVER : Je ne connais pas les instructions données aux agents et j'ignore si les choses se passent comme le dit mon honorable ami, mais la décision de ne pas divulguer ce qui se rapporte aux homesteads était conforme à la politique adoptée à une époque où les circonstances étaient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. L'état de choses actuel nécessitera peut-être un changement et c'est un point à étudier. Mais l'honorable député demande la raison de cet état de choses et je la lui donne. Tous ceux qui ont habité le Nord-Ouest un certain temps et s'y connaissent en fait de homesteads, se rendent parfaitement compte de la situation.

M. M. S. McCARTHY: Celui qui vient demander des renseignements ne pourrait pas entreprendre de faire annuler une inscription, à moins que celui qui l'a obtenue ait négligé de se conformer au règlement, et je ne vois pas pourquoi on veut en faire un secret.

M. INGRAM : Si une personne en décide une autre à demander une inscription et si cette dernière y consent uniquement pour lui faire plaisir, c'est une inscription frauduleuse ?

M. OLIVER : Oui.

M. INGRAM : Dans ce cas, comment le ministre peut-il savoir si le postulant se conforme ou non aux règlements ?

M. OLIVER : C'est ce que j'explique au comité, depuis quelque temps. Les agents préparent un relevé des terres pour lesquelles des inscriptions ont été prises, depuis plus d'un an. Les inspecteurs de homesteads iront inspecter ces terres et s'ils les trouvent inoccupées et dépourvues d'améliorations, les inscriptions seront annulées.

M. M. S. McCARTHY : A l'heure qu'il est, combien de ces inspecteurs ont été envoyés en dehors des limites de leurs districts respectifs ?

M. OLIVER : Je ne puis pas le dire dans le moment, mais je pourrai répondre quand nous aurons à étudier le crédit affecté aux terres fédérales.

M. M. S. McCARTHY : Quand commencera l'inspection ?

M. OLIVER : Elle n'est pas encore commencée. On travaille à établir les relevés et les inspecteurs seront prêts à se mettre en route le 17.

M. R. L. BORDEN : L'objection soulevée par mon honorable ami, le député de Calgary, me paraît sérieuse. Je n'ai aucune expérience dans l'administration des terres fédérales et, pratiquement, je n'en connais rien. Mais j'ai souvent eu à m'occuper de questions semblables, tant dans le département des terres de la couronne, de ma province, que dans le bureau des mines. Dans ces bureaux, tous les registres contenant les enregistrements ou les inscriptions, sont ouverts au public, moyennant un honoraire nominal. Je comprends que cette publicité peut favoriser les manœuvres de ceux qui cherchent à s'emparer subrepticement d'une concession ; mais le huis-clos offre aussi ses dangers. Le public, dans ce dernier cas, est toujours porté à croire qu'il se commet des irrégularités dans le bureau des terres, et cet inconvénient me paraît plus grave que l'autre.

Nous avons un domaine public dont chaque citoyen peut, aux termes de la loi, ré-

clamer une partie. Or, comme tout se réduit à une question de titre, il me semble que les registres devraient être accessibles au public, tant à Ottawa que dans les bureaux du Nord-Ouest, et s'il faut une protection contre les usurpateurs, on pourrait accorder une certaine latitude à un fonctionnaire indépendant, à un tribunal ou même, à un département du ministère. Je préférerais confier ce soin à un magistrat qui agirait dans certaines limites fixées par la loi.

C'est une mauvaise politique de tenir ces registres secrets et je suis certain que l'honorable ministre le comprendra. J'ai entendu exprimer contre l'administration des terres fédérales de nombreux soupçons que je ne relèverai pas, mais ils sont suffisants pour nous donner la preuve du danger qu'il y a à tenir ces registres secrets. Supposons, pour les besoins de cette discussion, que ces soupçons ne soient pas fondés ; ils n'en existent pas moins. Si les registres du département étaient ouverts au public, si tout le monde était admis à les examiner, ce serait la meilleure preuve que l'administration des terres est au-dessus de tout soupçon.

M. INGRAM : Il y a quelque temps, j'ai réclamé un exemplaire de toutes les formules de demande d'inscription, en usage depuis un certain nombre d'années. Si ce rapport n'est pas déposé. . . .

M. OLIVER : Je l'ai déposé aujourd'hui même.

M. LAKE : Je considère le débat actuel plutôt comme un débat préliminaire, dans le but de donner au ministre une idée des renseignements dont nous aurons besoin plus tard. Il y a un point de la question sur lequel je désirerais être renseigné. Notre population s'est habituée à partager les immigrants en trois classes : ceux qui viennent des Iles Britanniques, ceux qui viennent des Etas-Unis, et ceux qui viennent du continent européen. L'honorable ministre a-t-il fait le calcul de ce que coûte à l'Etat, en moyenne, un immigrant de chacune de ces trois catégories ? Quelles sommes le Gouvernement dépense-t-il pour chacune ?

M. OLIVER : Je ne puis pas donner les chiffres de mémoire, mais on les trouve dans le rapport annuel du département.

M. LAKE : Je n'ai pas eu le temps d'examiner ce rapport d'un bout à l'autre. Le ministre ne pourrait-il pas déposer un état indiquant les sommes dépensées pour l'immigration des Etats-Unis, donnant séparément ce qu'ont coûté les imprimés distribués, les annonces, et les salaires des employés, et des états semblables pour le Royaume-Uni et pour le continent européen ?

M. OLIVER : J'ai déjà dit ce que nous dépensons en salaires et en commissions. Pour la publicité, nous avons payé les sommes suivantes :—

| | |
|---|---|
| Lord et Thomas, Chicago. . . . . | $15,617 65 |
| Chicago Newspaper Union. . . . | 10,511 73 |
| Western Newspaper Union. . . . | 16,946 96 |
| A. N. Kellogg Newspaper Co. . . | 10,675 79 |
| Rand, McNally et Cie, pour cartes etc. . . . . | 46,500 00 |

Cela comprend toutes les dépenses pour les Etats-Unis.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui rappeler que le 14 mars dernier la Chambre a ordonné le dépôt d'un rapport contenant la correspondance échangée depuis deux ans entre le haut commissaire et M. Preston, et aussi celle échangée entre M. Griffiths, le secrétaire du haut commissaire et M. Preston ? J'ignore si ce rapport a été déposé. Il serait très important de l'avoir avant d'en finir avec la discussion de ce crédit.

M. OLIVER : On est à le préparer et je ferai hâter le travail.

M. R. L. BORDEN : S'il existe une correspondance entre le département et M. Preston ou M. Griffiths, relative à celle dont je viens de parler il serait à propos de la déposer aussi, pour que le rapport soit complet.

M. LAKE : L'honorable ministre n'a pas donné tous les renseignements que j'ai demandés. Je voudrais une compilation des sommes dépensées en publicité, salaires, etc., pour les trois catégories d'immigrants, dans les trois endroits séparément.

M. OLIVER : Très bien.

M. WM. WRIGHT : Ces fonctionnaires que le Gouvernement vient de nommer pour placer les immigrants, s'occuperont-ils exclusivement des garçons de ferme et des domestiques ?

M. OLIVER : La distribution générale, pour le Nord-Ouest se fait à Winnipeg, mais pour Ontario, on se bornera à placer des garçons de ferme et des domestiques.

(Rapport est fait des résolutions adoptées.)

Sur proposition de l'honorable M. Wm Paterson, la séance est levée à une heure moins cinq minutes, samedi matin.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 9 avril 1906.

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

### 1re LECTURE

De trois propositions de loi d'intérêt privé :

La 1re (bill n° 98), relative au chemin de fer central d'Ontario (M. Northrup) ;

La 2e (bill n° 99), relative à la compagnie du pont et des forces motrices de Mather (déposée, au nom de M. German, par M. Guthrie)

La 3e (bill n° 100), relative à la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta (déposée, au nom de M. Turriff, par M. S. J. Jackson).

## 1re LECTURE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES MARQUES DES COLIS DE FRUITS.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) demande à déposer un projet de loi (bill n° 101) tendant à modifier la loi de 1901, sur les marques des colis de fruits.

Monsieur l'Orateur, je n'ai aucun doute que la Chambre aimera à avoir quelques explications sur les motifs qui me portent à proposer ce bill. Depuis cinq ans environ nous avons une loi sur les marques des colis de fruits, qui a donné, je crois, beaucoup de satisfaction depuis qu'elle est en vigueur. La loi a amplement répondu au désir de ceux qui l'ont demandée, mais il s'est produit depuis ce temps-là, dans le commerce de fruits, des changements et des progrès qui nous autorisent à prendre des mesures pour l'avenir, et depuis un an au plus on nous demande de faire un ou deux changements dans la loi. Afin d'avoir une discussion complète de la question et de me renseigner sur les sentiments réels des personnes intéressées, j'ai pris sur moi cette année de convoquer une convention des horticulteurs-fruitiers, et autres personnes intéressées dans le commerce de fruits. Cette conférence a eu lieu à Ottawa, il y a environ deux semaines. On y a discuté à fond le fonctionnement de cette loi et plusieurs autres questions qui se rattachent au commerce de fruits. Il en est sortie l'adoption à l'unanimité d'un grand nombre de résolutions proposées par les personnes présentes, et c'est en grande partie sur ces résolutions que les amendements que je propose d'apporter à la loi actuelle sont basés. Je ne m'étendrai pas plus longuement sur le but général du bill, mais je veux indiquer les dispositions principales des amendements. L'article 4 de la loi dit que les colis fermés seront marqués comme suit :

(a) des initiales du nom de baptême et du nom complet de l'emballeur ainsi que son adresse " ;

(b) du nom de la variété ou des variétés de ces fruits, et

(c) d'une indication de la qualité du fruit, qui comprendra l'une des six marques suivantes: Pour les fruits de première qualité, n° I ou XXX ; pour les fruits de deuxième qualité, n° 2 ou XX ; et pour les fruits de troisième qualité, n° 3 ou un X ; mais ladite marque peut être accompagnée de toute autre désignation de qualité quelconque, pourvu que cette désignation ne soit pas en contradiction, ou placée d'une manière plus en vue que l'une des six marques apposées sur ledit colis.

Il s'en est suivi un peu de confusion. Et le désir général a été de simplifier la méthode de marquer les colis contenant des fruits. Ceux qui assistaient à la conférence et qui ont été consultés, ont fortement exprimé le désir que l'on abolisse la marque X en partie pour simplifier les choses, et en partie parce que l'on a constaté que ces marques étaient très facilement changées. Par exemple, un colis pouvait être marqué XX, et un acheteur pouvait facilement changer la marque en y ajoutant un troisième X; et il était même possible de changer la marque d'un X en XXX, sans que l'emballeur le sache et à son grand dommage. C'est pour cela que l'on propose d'omettre à l'avenir l'X comme marque, sans la défendre absolument. De sorte que même si le colis était marqué n° 1, on pourrait y ajouter aussi les XXX, si le paqueteur ou le commerçant préférait cette marque, mais il est obligatoire d'employer les marques n° 1, n° 2 ou n°3, suivant le cas.

Cela rend la modification de marques plus difficile, et amènera sans doute en très peu de temps, l'usage exclusif des marques n° 1, n° 2, n° 3. Mais l'opinion générale a paru être fortement en faveur d'une marque additionnelle, supérieure à la marque n° 1, et qui serait appelée " fancy " parce que si dans la grande majorité des cas, nos fruits sont classés dans la qualité n° 1, il y en a cependant quelques-uns qui sont supérieurs, de sorte que par l'amendement que je propose le nouvel article se lira comme suit—je n'en lirai point la première partie :

(c) d'une indication de la qualité du fruit qui comprendra l'une des quatre marques suivantes, savoir : "fancy", n° 1, n° 2 et n° 3, mais ladite marque peut être accompagnée de toute autre désignation de qualité, pourvu que cette désignation ne soit pas en contradiction ou placée plus en vue que l'une des quatre marques apposées sur ledit colis.

J'arrive maintenant, à l'amendement que je propose d'apporter à l'article de la loi qui dit :

Personne ne vendra, n'offrira, n'exposera en vente, ou n'aura en sa possession pour les vendre, des fruits empaquetés dans un colis fermé sur lequel il sera marqué quelque désignation qui représentera ces fruits comme étant la plus belle, de la meilleure, ou d'une qualité superlative, à moins que ces fruits ne consistent en échantillons de belle venue, d'une même variété, de forme normale, et exempts, dans une proportion de quatre-vingt-dix pour cent, de taches, de piqûres de vers, de meurtrissures et autres défauts, et qu'ils ne soient bien empaquetés.

C'est la seule définition que contient l'acte. Les qualités n° 2 et n° 3 n'ont jamais été définies, et les commerçants et emballeurs étaient fortement d'avis qu'il devrait y avoir une définition de ces autres qualités tout comme de la qualité n° 1. La difficulté était de trouver une définition satisfaisante. Plusieurs ont été proposées, mais on n'a pu en trouver de satisfaisante pour la qualité n° 2.

Je suis heureux, cependant, qu'à la conférence nous en soyons venus à une entente sur une définition qui, je crois, est pratique et que j'ai insérée dans ce bill. Conséquemment, je propose l'article suivant qui se lira come suit :

Personne ne vendra, n'offrira, ou n'exposera en vente, ou n'aura en sa possession pour les vendre, des fruits empaquetés dans un colis qui porte une désignation représentant les fruits qu'il contient comme étant :

(a) qualité " fancy ", à moins que tels fruits ne soient bien arrivés à leur grosseur, qu'ils soient sains, uniformes, et qu'ils soient de grosseur normale, de bonne couleur, de forme normale, exempts de piqûres de vers, de meurtrissures, de taches, et autres défauts et qu'ils soient bien empaquetés.

C'est là une définition qui a plus de bon sens que la définition de la qualité n° 1 dans la loi. La qualité n° 1 reste réellement ce qu'elle est aujourd'hui ; il n'y a pas de changement excepté une légère modification dans la rédaction qui en est meilleure. La qualité n° 2 est désignée comme suit :

La qualité n° 2, à moins que les fruits ne soient des spécimens étant au moins à peu près de la grosseur moyenne de la variété, et qu'il n'y en ait pas moins de quatre-vingt par cent exempts de piqûres de vers ou autres défauts de nature à causer une perte matérielle, et qu'ils soient bien empaquetés.

Il y eut dans la réunion une discussion très longue mais harmonieuse sur ces questions, et je suis heureux de dire qu'elle s'est terminée par l'opinion unanime que ces définitions étaient applicables. Il y a un autre amendement dans l'article 9 du bill qui n'est qu'un changement d'ordre administratif. Le dernier article se lit :

L'inspecteur préviendra par lettre ou par télégramme l'emballeur nommé sur le colis avant de mettre les mots " faussement marqué " sur ce colis.

Il s'est glissé une erreur dans le texte de la loi. Nos inspecteurs ont dû renoncer à l'appliquer. C'est pourquoi nous proposons de substituer aux mots " avant de mettre, etc.", les mots : " dans les vingt-quatre heures après." L'inspecteur sera obligé de donner avis à l'emballeur dans les vingt-quatre heures après qu'il aura marqué le colis au lieu de le prévenir avant. C'est un simple changement pour rendre l'application de la loi plus facile sans en changer la signification ni la portée.

M. BLAIN : Est-ce que ces amendements s'appliqueront aux pommes mises dans les boîtes comme à celles mises dans les barils ?

M. FISHER : Ils s'appliqueront à tous les colis fermés.

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

## COMMISSION DES EAUX LIMITROPHES.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais demander si le rapport conjoint de la section canadienne de la commission des eaux limitrophes a été imprimé et s'il a été distribué ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : J'espère pouvoir en faire faire la distribution incessamment. On y a travaillé sans perdre un jour depuis que ce rapport a été reçu.

M. R. L. BORDEN : Le rapport des commissaires américains est déjà imprimé et nous a été distribué.

M. HYMAN : Peut-être n'ont-ils pas fait leur rapport en même temps ?

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'ils l'ont fait à peu près dans le même temps.

## LE TRAITE JAPONAIS.

M. R. L. BORDEN : Je désire appeler l'attention du premier ministre sur une demande de documents que nous avons faite concernant le traité japonais.

Sir WILFRID LAURIER : Le traité ne nous a pas encore été envoyé par les Japonais.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que ce traité n'a pas été signé il y a deux mois ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons reçu un cablogramme disant qu'il avait été signé le 31 janvier, mais nous n'avons pas reçu d'autres renseignements depuis.

## DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Je désire appeler de nouveau l'attention du Gouvernement sur la nécessité de déposer sans délai les rapports que la Chambre a ordonnés. Les honorables députés de la gauche ont continuellement à se plaindre de ces retards, et disent que les affaires en seront retardées en conséquence. J'ai pris la précaution, afin d'empêcher tout retard pendant la prochaine session et la session suivante, de donner aux divers départements dix jours avant l'ouverture de la session avis qu'on demanderait la production de ces documents. Nous demanderons qu'on renvoie la discussion de certains objets jusqu'à ce que nous ayons ces rapports.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je désire rappeler au ministre des Travaux publics que j'ai demandé deux rapports il y a quelque temps. Le premier se rapportait au bassin de radoub de Colingwood. Je crois que la correspondance dans ce cas-ci doit être courte, et il y a déjà quelque temps que j'ai demandé ces documents. L'autre état porte sur les sommes payées pour le dragage jusqu'à la fin de l'année.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Je suppose qu'il faudrait peu de temps pour préparer le premier dossier ; mais je crois que l'honorable député devrait me donner quelques

temps pour lui donner le second, parce que les renseignements qu'il demande ne sont pas au département. Il nous faut correspondre avec les ingénieurs du dehors pour avoir les renseignements. Mais je vais prendre note de sa demande.

M. R. L. BORDEN : Le rapport du département de la Marine et des Pêcheries ne nous est pas encore parvenu à moins qu'il n'ait été déposé sur le bureau de la Chambre aujourd'hui, ainsi qu'on nous l'avait promis. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) était ici je lui demanderais si nous pouvons compter sur ce rapport pour aujourd'hui ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a fait allusion à certains rapports qui ont été demandés et qui n'ont pas été déposés. Je désire expliquer qu'en ce qui concerne le département des Chemins de fer et des Canaux, tous les rapports qui ont été demandés ont été déposés, je crois, sur le bureau de la Chambre à l'exception d'un, le rapport sur les chutes d'eau des canaux et des rivières. Ce rapport touche autant au département des Travaux publics qu'à celui des Chemins de fer et des Canaux. Quant à ce dernier, il lui est virtuellement impossible de se procurer immédiatement tous les renseignements que l'on demande. Ce rapport porte sur une étendue considérable de territoires et nécessite une correspondance avec les ingénieurs et les surintendants des différents canaux. Conséquemment, je désire expliquer à mon honorable ami (M. R. L. Borden) qu'il ne peut pas s'attendre de l'avoir avant quelque temps. Nous y mettons toute la diligence possible ; quant aux autres rapports je crois que nous nous sommes rendus au désir de cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : Le ministre (M. Emmerson) a-t-il examiné la liste des années précédentes ?

M. EMMERSON : Au sujet des rapports demandés en 1904, dont parle mon honorable ami (M. R. L. Borden), j'apprends par l'ex-sous-ministre, M. Schreiber, que la coutume dans le département des Chemins de fer et des Canaux n'est pas de déposer devant une nouvelle Chambre les rapports demandés au cours d'une législature précédente, dans ses derniers jours. J'ai donné ordre aux fonctionnaires du département de préparer les divers rapports de l'année dernière qui n'avaient pas été déposés à la fin de la session. Certains de ces rapports exigeaient beaucoup de recherches, et nous avons été obligés de demander des renseignements à différents autres endroits, ce qui a fait que les rapports n'étaient pas prêts lors de la prorogation. Nous aurons ces rapports, cependant, et j'ai donné l'autre jour des ordres pour qu'on me les envoie le plus tôt possible.

M. HYMAN.

M. R. L. BORDEN : Naturellement, si c'est la coutume et si cette coutume est conforme à l'usage de la Chambre, il faudrait que les députés missent une diligence extraordinaire à la fin de chaque législature pour avoir leurs rapports prêts avant la clôture de la session pendant laquelle ils ont été ordonnés.

M. A. MARTIN (Queen, I.P.-E.) : J'ai cru comprendre que l'honorable ministre avait dit que tous les documents dont la Chambre a ordonné le dépôt, concernant son département, avaient été apportés. J'ai demandé un rapport le 29 mars et je n'ai pas vu qu'il ait encore été déposé.

M. EMMERSON: L'honorable député parle-t-il des demandes qui ont été faites durant cette session ?

M. A. MARTIN : Oui.

M. EMMERSON : J'ai dit que virtuellement tous les rapports étaient déposés, à l'exception de quelques-uns dont le dépôt a été ordonné tout récemment. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), nous a cependant donné avis avant l'ouverture du Parlement, qu'il ferait probablement certaines demandes de documents. On a commencé immédiatement à cette époque à préparer les divers documents, mais la motion de mon honorable ami (M. A. Martin), n'a été faite que tout récemment. Nous faisons préparer en ce moment ces documents, et nous espérons qu'ils seront déposés sur le bureau de la Chambre avant que nous ajournions pour le congé de Pâques.

## 2e LECTURE

De la proposition de loi (bill n° 84) relative à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique (M. Leighton McCarthy).

## QUESTIONS.

### PAIEMENTS A LA COMPAGNIE WOODS (LIMITED).

M. FOSTER (par l'organe de M. Lancaster) demande :

Quels montants ont été payés à la maison Woods (limited) pour articles fournis aux divers départements de l'administration au 31 décembre 1905, et quelles portions de ces divers montants ont été payées en vertu de marchés passés après demande de soumissions publiques?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Les montants payés par le département de la Marine et des Pêcheries à la compagnie Woods, Limited, est de $6,650.70. Il n'y a eu ni soumission ni marché. Le montant payé par le département des Chemins de fer et des Canaux entre le 1er juillet et le 31 décembre 1905, est de $322.49 ; par la commission du Transcontinental, du 31 juillet au 31 décembre 1905, $8,639.99. Ces achats ont été faits de temps

à autre suivant les besoins pressants qu'on en avait et sans demander de soumissions.

Les sommes payées par le département de la Milice s'élèvent à $93,689.16. Des soumissions n'ont pas été demandées par la voie des journaux, mais par lettres adressées à différentes maisons commerciales. Les sommes payées par le département des Travaux publics s'élèvent à $11,036.33—sans soumissions. Les sommes payées par le département de la gendarmerie au Nord-Ouest sont de $2,371.20 en vertu d'un marché et de $2,596.25 sans soumissions.

ASSOCIATION DE LA PRESSE CANADIENNE.

M. TAYLOR (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. Comment est constituée l'Association de la presse canadienne ?
2. Soumet-elle au Parlement un état de ses recettes et de ses dépenses ?
3. De quelle manière se fait le paiement annuel de $15,000 ?
4. Qui a la responsabilité des télégrammes et cablogrammes adressés à la presse du Canada par cette association ?
5. Le Gouvernement sait-il que les informations provenant de cette source sont en beaucoup de cas peu dignes de foi ?
6. Le Gouvernement s'est-il enquis des faits ? Dans la négative, pourquoi ?
7. Le Gouvernement s'est-il enquis si les services de cette association étaient bien utiles au pays ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. L'association de la presse canadienne comprend la plupart des grands journaux du Canada. Nous n'en avons pas une liste détaillée. Les officiers sont J. Ross Robertson, président, et A. T. Chardwick, secrétaire.

2. La loi de 1903, chapitre 70, oblige l'association à montrer au ministre des Finances qu'elle dépense au moins la moitié du coût du maintien du service.

3. Les paiements sont faits à des intervalles divers, sur la demande de l'association. La subvention n'a pas été payée en entier en aucune année.

4. L'association est responsable des télégrammes.

5, 6 et 7. Les opinions varient au sujet de l'utilité de ce service ; il y en a qui y sont favorables et d'autres défavorables. Le Gouvernement n'a pas fait d'enquête à ce sujet.

QUAI A GRANDE-VALLEE-DES-MONTS.

M. MONK demande :

A quelle date le quai construit à Grande-Vallée-des-Monts a-t-il été livré au Gouvernement?

2. Quel revenu le Gouvernement a-t-il retiré de ce quai jusqu'au 1er avril courant ?

3. Le Gouvernement est-il informé de la condition actuelle dudit quai ?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'y faire les réparations nécessaires ?

5. Ces réparations seront-elles faites cette année ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Les travaux sont terminés depuis le mois de décembre 1905.
2. Il n'y en a pas.
3. Oui.
4 et 5. La question est à l'étude.

LE VIEUX FORT DE TORONTO.

M. MACDONELL (par l'organe de M. Kemp) demande :

1. La municipalité de Toronto a-t-elle demandé que le vieux fort de Toronto lui soit transféré, afin de le conserver comme relique historique?

2. Dans l'affirmative, quelle décision a été prise dans l'espèce ?

3. Si cette propriété n'a pas été ainsi transférée, est-ce l'intention du Gouvernement de la conserver comme une relique historique ?

4. Quelle partie de cette propriété a-t-elle été cédée à quelque particulier ou compagnie au cours des quarante ans écoulés ? Dans l'affirmative, à qui et à quelles dates ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Oui.

2 et 3. Un décret en conseil a été rendu autorisant la vente de la propriété à la ville.

4. Oui. Les transports ont été faits et ils sont enregistrés du département de l'Intérieur comme suit :

(1) 150 acres vendus au gouvernement de la province d'Ontario, 23 juin 1871.

(2) 3 acres 7-12, vendus à la province d'Ontario le 15 avril 1872.

(3) 2 acres ·72, dont le titre a été conféré à la compagnie du chemin de fer Great Western, 15 novembre 1873.

(4) Un quart d'acre vendu à James Austin et L. W. Smith, 10 septembre 1887.

(5) 6 acres ·03, vendus à la ville de Toronto le 27 janvier 1893.

(6) Un quart d'acre dont le titre a été conféré à la Massey Manufacturing Company, 12 février 1894.

(7) Un quart d'acre dont le titre a été conféré à la Massey Manufacturing Company, le 28 octobre 1894.

(8) 16 acres ·12, dont le titre a été conféré à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique le 14 juin 1898.

(9) 2 acres ·16 ; titre conféré à Charles S. Blackwell, le 14 juin 1898.

(10) 2 acres ·47 ; titre conféré à la Land Security Company, le 18 novembre 1899.

RESUME.

Toute la propriété comprenait 502 acres, 2 roods, et 1 perche.

| | |
|---|---|
| Terrain qui a été aliéné en la manière indiquée dans la réponse à la question n° 4.. .. .. .. .. .. | 183 a ·32 |
| Terrain qui sera transféré à la ville en vertu du décret du conseil dont il est fait mention ci-dessus.. .. | 2 a ·78 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. | 384 a ·10 |

Outre cela on a aliéné la quantité suivante :

50 acres réservés pour l'asile des aliénés, 2 mai 1845.
38 acres subdivisés en lots à bâtir et vendus en différent temps.
7 acres ·04, dont le titre a été conféré à la ville de Toronto.
Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. 95 a ·04

79 a ·14

Le reste, 22 acres ·86, 2 roods et une perche, ont été utilisés pour des voies de chemins de fer.

BOUEES SUR LA RIVIERE OTTAWA.

M. BOYER demande :

Est-il dans l'intention de l'honorable ministre de la Marine de faire, au cours de la saison prochaine, baliser le chenal sur la rivière Ottawa entre l'écluse de Carillon jusqu'à l'entrée du canal Sainte-Anne-de-Bellevue, aux endroits le plus nécessaire ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le ministère de la Marine et des Pêcheries a à l'étude la question de mettre des bouées additionnelles dans la rivière Ottawa durant l'été prochain, là où elle seront nécessaires, et des ordres ont été donnés pour faire l'examen du chenal afin de déterminer l'endroit où ces bouées devront être placées.

OUVRIERS PLATRIERS DE WINNIPEG.

M. RALPH SMITH demande :

1. Le département du Travail a-t-il reçu quelque plainte de la part des ouvriers plâtriers de la ville de Winnipeg disant que les entrepreneurs de l'édifice construit par le gouvernement pour les fins d'immigration dans cette ville ne leur ont pas donné les salaires mentionnés dans la série des salaires raisonnables annexée au cahier des charges ?

2. Dans l'affirmative, quelle mesure le département a-t-il prise à ce sujet ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : On a reçu, le 20 mars, du conseil des arts et métiers de Winnipeg, une plainte d'après laquelle un certain nombre de plâtriers n'auraient reçu des entrepreneurs de la construction du bâtiment d'immigration que 22½ cents de l'heure, bien que la série des prix annexée au cahier des charges mentionnât 25 cents de l'heure.

Le département a immédiatement fait une enquête et il a été constaté que la plainte était bien fondée. On a communiqué aux entrepreneurs le résultat de l'enquête et on les a mis en demeure de payer aux plâtriers le prix fixé dans l'annexe. Le 26 mars dix plâtriers firent savoir qu'ils avaient reçu des entrepreneurs le plein montant de leurs salaires.



LA COMPAGNIE DU FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON (par M. Lancaster) demande :

1. En vertu de quel statut est constituée la compagnie du fusil Ross ?
2. Où est son siège d'affaires ?
3. Quels sont les directeurs de cette compagnie ?
4. Quels en sont les actionnaires ?
5. A-t-elle passé un marché avec le Gouvernement pour la fourniture de fusils ou autres articles ?
6. Quelle est la durée du marché ?
7. La compagnie a-t-elle fait quelque convention avec le Gouvernement au sujet des droits de douanes sur les articles importés pour son usage ?

L'honorable Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. La compagnie n'est pas constituée en vertu d'un statut. Elle a déposé une simple déclaration de société faite par sir Charles Ross, baronnet, comme seul propriétaire.
2. Québec.
3. Inconnus.
4. Inconnus.
5. Oui, pour la fourniture de fusils.
6. Un an, à partir du premier janvier 1903, avec condition qu'il pourra être renouvelé les années suivantes.
7. Non, à moins que l'article 555b de l'annex B du tarif des douanes de 1897, tel que modifié par le chapitre 33, 2 Edouard VII ne constitue telle convention. Les paragraphes (*a*) et (*b*) de l'article 555b ont été insérés au contrat.

SECHOIR A POISSONS DE SOURIS.

M. A. A. McLEAN demande :

1. La construction du séchoir à poisson de Souris a-t-elle été donnée par voie de soumissions publiques ou par arrangement particulier ? Qui était l'entrepreneur ? Quel était le prix stipulé dans le contrat ? Quel prix a coûté l'édifice ? Quel a été le coût des appareils nécessaires au séchage et à la préparation du poisson ? Qui était le surintendant de la construction, et quel montant lui a été payé pour ses services ?

2. Combien de personnes ont été employées en 1905 pour l'exploitation du séchoir ? Quels sont leurs noms ? Pendant combien de temps ont-elles été employées ? Quel salaire a été payé à chacune par jour ? Quel était le gérant en 1905 ? Quel est l'inspecteur actuel de l'établissement et quel est son salaire ?

3. Quel prix, par 100 livres, a été payé en 1905 pour (1) la morue verte, (2) la merluche verte, (3) l'égrefin vert, (4) les autres poissons ?

4. Quel a été le coût total de l'exploitation du séchoir jusqu'au 31 décembre 1905 ? Quel a été le montant des recettes provenant des ventes, avec indications des produits vendus ? Quelle est la valeur des produits en magasins (s'il en est) ?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Il a été construit en régie.

2. L'édifice n'a pas été donné à l'entreprise. MM. Bruce Stewart et Cie étaient les entrepreneurs du séchoir, au prix de $600. Quelques changements cependant ont nécessité l'emploi de matériaux additionnels, et on a accordé un supplément de $260.37.

3. $3,968.95.

4. Même réponse que celle au n° 2.

5. James McEachern était le surveillant des travaux et il a été payé $3.50 par jour.

6. 15 personnes ont été employées en différent temps comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Geo. E . McFarlane, gérant.. | 183 | $3 00 |
| F. De Young, expert.. .. .. .. | 37 | 2 00 |
| R. R. McIsaac.. .. .. .. .. .. | 20 | 1 25 |
| " .. .. .. .. .. .. .. | 82 | 1 50 |
| R. J. McIsaac.. .. .. .. .. .. | 132 | 1 25 |
| Jos. Myers.. .. .. .. .. .. .. | 120½ | 1 25 |
| P. McDonald.. .. .. .. .. .. .. | 66½ | 1 25 |
| Wm. Cheverie.. .. .. .. .. .. | 68½ | 1 25 |
| M. Praught.. .. .. .. .. .. .. | 59 | 1 25 |
| N. McIntosh.. .. .. .. .. .. .. | 32 | 1 25 |
| L. Cheverie.. .. .. .. .. .. .. | 23 | 1 25 |
| C. Cheverie.. .. .. .. .. .. .. | 16 | 1 25 |
| George Roach.. .. .. .. .. .. | 10½ | 1 25 |
| J. F. McFarlane.. .. .. .. .. | 3 | 1 25 |
| P. Curtis.. .. .. .. .. .. .. .. | 2 | 1 25 |
| M. Poole.. .. .. .. .. .. .. .. | 1½ | 1 25 |

7. Même que celle au n° 6.

8. Georges I. McFarlane.

9. Il n'y avait pas d'inspecteur.

10. (a) $2 à $2.25. (b) $1.50. (c) $1.50. (d) $1.50.

11. Coût total y comprit l'achat de poissons, $9,838.90.

12. Morue, $4,670 ; merluche verte, l'égrefin, le merlan jaune, $3,590.

13. Le 31 décembre la valeur des poissons en magasin était environ de $1,000.

## M. MICHEL CAMPEAU.

M. JACKSON (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. Michel Campeau est-il employé dans le département des Postes ?
2. Dans l'affirmative, en quelle qualité ? Et quel salaire reçoit-il ?
3. Son service est-il permanent ou temporaire ?

M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Non.

## LOYER DE LA CALE DE RADOUB DE TATE A MONTREAL.

M. J. B. REID (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. Qui a loué la cale de radoub de Tate, à Montréal ?
2. Quel loyer annuel est payé au gouvernement pour l'usage de ladite cale de radoub ?

M. H. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. La succession Pierre Letendre.
2. $1,000 par année.

## DEVOIRS ET REMUNERATION DES MAITRES DE POSTE.

M. FOWLER (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu une pétition de l'association des maîtres de poste demandant certains changements dans le service et le salaire des maîtres de poste ?
2. Quelle réponse a été faite aux pétitionnaires ?
3. Le ministre des Postes se propose-t-il d'accéder à la demande des pétitionnaires ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Non.

## TERRES DE L'ALBERTA ET DE L'ATHABASKA.

M. LEFURGEY demande :

1. A-t-il été rendu le ou vers le 27 juillet 1900, un décret en conseil au sujet de certaines terres dans l'Alberta ou la région d'Athabaska, (T.N.-O.) ?
2. Le Gouvernement déposera-t-il sur la table de la Chambre ledit décret avec le plan desdites terres et tous autres papiers ou correspondance à ce sujet jusqu'à date ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. Oui, si l'on présente une adresse à cet effet.

## SOUMISSIONS POUR LE BRISE-LAMES DE SUMMERSIDE.

M. LEFURGEY demande :

1. Dans les soumissions demandées pour le brise-lames de Summersde (I.P.E.), se trouvait-il une clause concernant les salaires des hommes qui devaient être employés à ces travaux ?
2. Quels taux de salaries y étaient stipulés?
3. Si l'entrepreneur a spécifié le chiffre des salaires, quel était-il ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Oui la clause suivante a été insérée dans le cahier des charges du marché : " Conditions concernant la main-d'œuvre.— Les soumissionnaires seront obligés avant de pouvoir obtenir l'entreprise, de consentir à payer aux ouvriers qu'ils emploieront tels salaires qui sont généralement reconnus comme étant les salaires courants dans chaque métier des ouvriers habiles, dans le district où les travaux sont faits, et lesdits soumissionnaires, après avoir signé le contrat, seront tenus et obligés d'observer l'esprit et la lettre de cette clause.

2. Aucune série spéciale des salaires n'a été inséré.

3. Même réponse qu'à la question n° 2.

## LES NOUVEAUX ATELIERS DE L'INTERCOLONIAL.

M. FOWLER (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. Le département des Chemins de fer et des Canaux a-t-il l'intention de changer l'empla-

cement des nouveaux ateliers de l'Intercolonial qui doivent être construits à Moncton pour remplacer ceux qui ont été incendiés ?

2. Des emplacements ont-ils été offerts au département pour y ériger les dits ateliers, et à quel prix, respectivement ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La question est à l'étude et naturellement il est impossible de donner une réponse à la deuxième partie de la question, il ne serait pas dans l'intérêt public de donner ce renseignement.

LE MAITRE DE POSTE A HOPEWELL-HILL.

M. FOWLER (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. C. L. Peck, maître de poste à Hopewell-Hill, comté d'Albert (N.-B.), a-t-il été destitué à la suite d'une enquête ?

2. Dans l'affirmative, qui a dirigé l'enquête, et quelle accusation a été portée contre ledit maître de poste ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Le changement a été fait après une enquête par l'inspecteur des postes au sujet d'une plainte que le bureau de poste n'était pas situé dans un endroit central ni commode pour le public, et que M. Peck ne veillait pas lui-même au bureau.

LES ECLUSES DE SAINT-ANDRE.

M. SCHAFFNER demande :

1. Quel montant a été dépensé pour les écluses de Saint-André, sur la rivière Rouge, depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel ?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de reprendre les travaux incessamment et de les compléter sous peu ?

3. Le Gouvernement sait-il que le député de Winnipeg a offert de résigner son mandat si ces travaux ne sont pas terminés dans un an à dater de la dernière élection ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $115,745.55.

2. Oui.

3. Il n'y a pas de renseignements à ce sujet.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE MIDLAND ET VASSEY.

M. BENNETT demande :

1. Quel est l'entrepreneur du transport du courrier entre Midland et Vassey ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service ?

3. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, quels sont les noms des soumissionnaires et les prix mentionnés dans les soumissions ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Peter Belfry.

2. Oui.



3. Cinq : Erwin Jones, $485 ; Jas. H. Steer, $500, réduit à $475 ; Peter Belfry, $500, réduit à $470 ; A. L. Mackie, $508 ; Sidney Rachar, $595.

Trois semaines après que les soumissions furent ouvertes, une sixième fut envoyée par John Swan offrant de faire ce service pour la somme de $450.

PERTE DE TIMBRES-POSTES A MONCTON.

M. FOWLER (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. Une enquête a-t-elle été faite sur la perte des timbres-poste dans les bureaux du chemin de fer à Moncton ? Dans l'affirmative, par qui ?

2. George Skeffington, principal agent secret de l'Intercolonial, le nommé Fletcher, du bureau de l'audition à Moncton, Patrick Gallaher, hôtelier, et le chef de police de Moncton ont-ils été appelés comme témoins à cette enquête ?

3. Si aucun d'eux n'a été appelé ou si quelques-uns d'entre eux ont été omis, pour quelles raisons n'ont-ils pas été appelés ?

4. Un avocat a-t-il comparu à l'enquête au nom du département pour les fins de la poursuite ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui. M. H. F. Alward, un des avocats du département des Chemins de fer et des Canaux.

2. M. Skeffington avait fait un rapport de ce qu'il connaissait et croyait, de sorte qu'il n'a pas été appelé. Fletcher a été examiné, Patrick Galliher ne l'a pas été. Le chef de police de Moncton n'a pas été interrogé, vu qu'il n'y avait rien qui le concernait dans la cause.

3. Il n'existait pas d'autorité pour appeler aucune personne en dehors du service du gouvernement, vu qu'aucune commission n'avait été émise.

4. Non, car il s'agissait simplement d'une enquête faite par un fonctionnaire du ministère ; dans ces cas-là on n'a pas l'habitude de retenir les services d'un procureur pour les fins de la poursuite.

LA COMPAGNIE DE PETROLE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. FOWLER (par M. Lancaster) demande :

1. Quand l'honorable M. H. R. Emmerson s'est-il démis de la présidence de la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, et quand Fred. W. Summer l'a-t-il remplacé dans cette charge ?

2. Le ministre des Chemins de fer a-t-il donné instruction au département d'acheter de l'huile de la dite compagnie quand il était encore président de la compagnie ?

3. A-t-on demandé des soumissions pour la fourniture de cette huile ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. En mars ou en avril 1904, M. Emmerson ne pouvait plus s'occuper des affaires de

cette compagnie. M. Summer devint alors directeur-gérant. Nominalement M. Emmerson demeura le président de cette compagnie car sa démission offerte au commencement de l'année 1904, ne fut formellement acceptée qu'au mois de mars de cette année.

2. Oui, alors que M. Emmerson était le président nominal de cette compagnie.

3. L'huile a été achetée sur un ordre du garde-magasin, d'après l'avis donné par le gérant général.

QUAI DE DISRAELI (P.Q.).

M. MONK (par M. Bergeron) demande :

1. A-t-on construit un quai à Disraëli, province de Québec ?

2. Dans l'affirmative, quel montant a-t-on dépensé à cette fin ?

3. Combien de bateaux à vapeur ou à voiles ont fait escale à ce quai depuis sa construction ?

4. Un gardien a-t-il été préposé à ce quai ? Dans l'affirmative, quel est son salaire ?

5. Quelles sont les recettes provenant des marchandises reçues à ce quai ou expédiées de ce quai ?

6. Quelle quantité de marchandises y a été reçue ou en a été expédiée ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Cet ouvrage n'est pas encore terminé.

2. $6,504.81.

3, 4, 5 et 6. Même réponse que celle donnée à la première question.

TRAVAUX DANS LE PORT DE QUEBEC.

M. AMES demande :

1. La compagnie Doucet et Lemieux a-t-elle obtenu un contrat pour des travaux dans le port de Québec ? Dans l'affirmative, quels sont ces travaux ? Quand ont-ils été donnés à l'entreprise et quel était le montant mentionné dans la soumission ?

2. L'exécution de nouveaux travaux dans le port de Québec a-t-elle été confiée aux mêmes associés ? Dans l'affimative, quels sont ces travaux et quel est le prix estimatif ou le prix stipulé au contrat pour ces travaux ?

3. A-t-on demandé des soumissions pour ces travaux ? Dans l'affirmative, quand ? Lesdits associés étaient-ils les plus bas soumissionnaires ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. (a) Oui ; (b) construire une digue brise-lames sur la rive du port ; (c) le 8 mai 1903; (d) $198,700.

2. (a) Oui ; (b) prolonger le même brise-lames ; (c) $571,689.35.

3. Non. Le ministre paie aux entrepreneurs pour l'exécution de ces nouveaux travaux un montant proportionnel basé sur le prix demandé par ces entrepreneurs dans leur première soumission.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE A WOODSTOCK (N.-B.))

M. GANONG demande :

C. L. Smith, directeur de la poste à Woodstock (N.-B.) a-t-il eu un congé d'absence en 1905 et en 1906 ? Dans l'affirmative, combien de temps a-t-il été absent dans chaque cas ? A-t-il reçu ses appointements pendant ces absences ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

Oui. En 1905, après avoir pourvu à l'administration du bureau de poste durant son absence, il a obtenu un congé de quatre semaines à commencer le 15 juin. Il n'y a pas eu de diminution dans ses appointements.

En 1906, on a accordé un congé d'un mois à M. Smith. Ce congé commençait le 10 mars dernier. Le ministre n'a pas encore examiné s'il devait ou non accorder à ce fonctionnaire le plein montant de ses appointements annuels.

PLAINTES DES IMPRIMEURS DE WINNIPEG.

M. VERVILLE demande :

Quelle mesure a été prise par le Gouvernement après avoir reçu du secrétaire d'Etat pour les colonies une demande de rapport sur les plaintes formulées par les imprimeurs de Winnipeg ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre du Travail) :

Le sous-ministre a fait une enquête complète sur toutes ces plaintes ; il a préparé un rapport de son travail. Une copie de ce document a été envoyée au secrétaire d'Etat pour les colonies ; on a demandé en outre, au gouvernement anglais d'étudier la question de l'opportunité d'une législation ayant pour but de mettre fin aux mensonges dont on se sert dans le Royaume-Uni pour engager les émigrants à venir ou à ne pas venir s'établir au Canada.

PUISSANCES HYDRAULIQUES DU CANAL DE LA TRENT.

M. SAM HUGHES demande :

1. Le Gouvernement ou le ministère des Chemins de fer et Canaux ou tout autre département a-t-il vendu, loué ou cédé d'une manière quelconque de la force hydraulique le long du canal de la Trent au cours des dernières années, soit, depuis 1896 ?

2. Quelles chutes artificielles sont actuellement la propriété de l'Etat ou sont sous sa dépendance le long de ce canal ?

3. Si on disposé de quelques chutes d'eau quels sont les noms des personnes à qui elles ont été concédées ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, le ministère les a louées.

2. Le canal n'étant pas terminé, il est impossible d'énumérer en détail quelles sont toutes les puissances hydrauliques dont nous pouvons disposer. En thèse générale, on peut dire que le Gouvernement a ou aura sous sa dépendance toute l'énergie hydraulique développée par la rivière Trent et ses tributaires dont les eaux passent par ce canal.

3. Voici quelles sont les personnes à qui on a accordé des baux avec la date de ces derniers : le 22 février 1900, J. A. Culverwell ; le 1er août 1901, Meldrum Stratton et Hall, ce bail fut cédé en décembre 1901, à la compagnie Otonabee Power ; le 17 mai 1904, la compagnie de ciment de Portland de Lakefield.

RIVIERE SAGUENAY—PILIERS ET ESTACADES.

M. HENDERSON demande :

1. Quel est, par année, le coût estimatif de l'entretien et de l'exploitation des piliers et estacades construits en amont de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay ?
2. La compagnie de pulpe de Chicoutimi est-elle tenue de payer l'intérêt sur le montant dépensé pour la construction de ces travaux en sus des frais d'entretien et d'exploitation ?
3. La somme de $2,625 représente-elle le chiffre des recettes annuelles nettes ou brutes provenant de ces travaux ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $2,420.
2. Non.
3. Les recettes brutes.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt des documents suivants :

Etat indiquant les progrès faits et les sommes dépensées de temps à autre pour la construction du canal de la Trent, les dates des divers marchés passés, les dates de la terminaison des travaux, les noms des entrepreneurs, les montants payés à titre d'" extras " et les causes de ces " extras ".—M. Sam. Hughes.

Copie du marché passé avec la compagnie de pulpe de Chicoutimi au sujet de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des piliers et estacades en amont de Chicoutimi sur la rivière Saguenay. Aussi, copie des rapports des agents du gouvernement qui ont décidé de la construction de ces travaux, et de toute correspondance s'y rattachant.—M. Perley.

Copie de toute correspondance, de tous documents, échangés entre le surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ou autre fonctionnaire et d'autres intéressés concernant l'acquisition de la propriété Hodgson sur le chemin de St. Peter, près de Charlottetown, et à l'entrée du pont neuf, dans le but de rectifier la voie.—M. Lefurgey.

Copie du rapport du sous-ministre du Travail sur son enquête concernant les plaintes formulées par les imprimeurs de Winnipeg, et de tous papiers faisant connaître la décision prise par le Gouvernement à la suite de ce rapport.—M. Verville.

Copie de toute correspondance et de tous rapports concernant la vente de l'île du Tombeau du Géant ou du bois qui s'y trouve, ou concernant les pourparlers qui auraient pu avoir lieu avec toutes personne ou personnes pour l'achat de l'île ou du bois qui la couvre.—M. Bennett.



LA COMPAGNIE DU FUSIL ROSS.

M. A. N. WORTHINGTON (Sherbrooke) demande :

Copie de tous contrats passés entre la compagnie manufacturière des fusils Ross et le Gouvernement ou le ministère de la Milice pour la fourniture de fusils, munitions ou autres articles, et de tous arrêtés du conseil, correspondance, rapports, documents et papiers concernant ces contrats ou l'objet de ces contrats, ou les opérations de la compagnie ou ses transactions avec le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements, y compris le ministère des Douanes.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : Les factures ne doivent pas être rendues publiques. Je suppose que l'honorable député ne les comprend pas dans sa motion.

M. WORTHINGTON : Non.

(Adopté.)

INSPECTION DES FRUITS DESTINES A L'EXPORTATION.

M. E. D. SMITH (Wentworth) demande :

Copie de tous télégrammes, lettres, communications et correspondance reçus depuis le 1er janvier 1905 d'aucun gouvernement, corporation, maison d'affaires ou particulier touchant la qualité des fruits exportés du Canada et concernant l'inspection de ces fruits, et copie de toutes lettres et communications adressées en réponse par aucun département du Gouvernement.

Monsieur l'Orateur, c'est la curiosité qui me pousse à présenter cette motion ; je veux savoir si, au cours de l'an dernier, on n'a constaté qu'un seul cas de légère négligence dans l'empaquetage des pommes, au Canada. Je faisais partie du comité qui a préparé la loi relative à la marque des fruits et, à ce titre, il m'est particulièrement intéressant de savoir si cette loi a eu pour effet d'engager nos exportateurs de fruits à faire l'empaquetage de leurs produits avec tant de soin qu'on n'a signalé qu'un seul cas où la loi n'aurait pas été observée. Encore, s'il faut en croire les journaux, ce cas serait-il assez anodin. Il s'agit d'une plainte d'un marchand de Birmingham. Quoi qu'il en soit, l'agent du Gouvernement à Birmingham a communiqué au ministère de l'Agriculture une lettre qu'il avait reçue d'un marchand de cette ville et dans laquelle ce négociant disait que quelques barils de pommes portaient l'étiquette " A. G. Reinettes ", tandis qu'ils ne contenaient que des reinettes communes.

Dans cette lettre on relève des insinuations très insultantes et apparemment malicieuses ; le Gouvernement l'a publiée par tout le pays à mon grand détriment. J'affirme que c'est la première fois qu'on donne autant de publicité à une erreur légère. Pourtant il y a eu des centaines et des milliers de plaintes d'une nature plus sérieuse. Je sais ce dont je parle, car depuis vingt ans

je fais le commerce des fruits. La question qui se pose naturellement à mon esprit est celle-ci : Pourquoi cette lettre a-t-elle été publiée ? Qu'entend faire le Gouvernement à propos de la publicité donnée à des erreurs légères et même à des fraudes grossières qu'on pourrait commettre dans l'empaquetage des pommes ? J'ai peut-être raison de supposer qu'on a publié cette lettre afin de gagner un avantage politique assez considérable. Est-ce l'effet de la vengeance, de la colère ou du spleen? Peut-être. En effet, le Gouvernement, quelques mois auparavant, avait perdu le comté de Wentworth, qui, pourtant, comptait deux townships ajoutés à cette division électorale et qui donnaient une majorité de trois cents à quatre cents voix. Il est donc naturel de supposer que le Gouvernement s'est vengé de cette défaite. Je puis me tromper, mais il est permis de tirer cette conclusion, surtout quand on se rappelle que l'honorable ministre lui-même est venu dans le comté et qu'il a travaillé désespérément, au moins dans ces deux townships, à élire un marchand de bois contre un cultivateur. Cela ne m'aurait pas autant surpris de la part d'un autre ministre. Dans les circonstances, je ne m'étonne pas que cette lettre ait été publiée, je ne dirai pas par le ministère de l'Agriculture, mais par celui du Commerce. Je voudrais savoir de l'honorable ministre ce qu'il entend faire à l'avenir dans des questions de ce genre. A ma connaissance, jusqu'à présent, personne n'a été trouvé coupable d'avoir frauduleusement étiqueté un seul baril de pommes, n'a été condamné pour une offense de ce genre. Ces erreurs se produisent souvent hors de la connaissance de l'emballeur. Je défie n'importe quel homme qui s'occupe de la cueillette et de l'empaquetage des pommes durant un certain temps, d'affirmer qu'il ne commet pas d'erreur dans la classification des pommes. Je pourrais déposer sur le bureau de l'honorable ministre vingt variétés de pommes qu'il lui serait impossible de nommer. Comment peut-on espérer alors, que les surintendants de milliers d'ouvriers qu'il faut employer à ce travail d'empaquetage—car la saison n'est pas longue—connaissent chaque variété des pommes empaquetées ou embarillées ? Les meilleurs experts que le ministre emploie ne peuvent nommer certaines de ces variétés de pommes. C'est pourquoi, il serait absurde et ridicule de punir des gens qui, sans le vouloir, par ignorance, commettent une erreur. Ce qu'il faudrait, ce serait punir ceux qui intentionnellement commettraient un fraude.

Mais, dans le cas qui nous occupe, on n'accuse, ou ne soupçonne personne de fraude ; il s'agit simplement d'une légère erreur de la part d'un emballeur. Mais on a publié partout ce fait, simplement parce que la lettre dont il est question contenait des insinuations de nature, supposait-on, à nuire considérablement à un adversaire politique. J'aimerais savoir, si à l'avenir, on va publier les noms des centaines de personnes qui commettent ces erreurs ? Si ce n'est pas là ce qu'on veut faire, pourquoi a-t-on choisi ce cas particulier ? Cette consignation pouvait se composer de pommes qu'on aurait pu vendre aussi facilement en les étiquettant comme étant des reinettes " Roxbury " ou des reinettes " Golden ".

MM. A. et C. Goodwin, de Manchester, à qui on avait vendu ces pommes n'avaient pas demandé des reinettes " Golden ", mais simplement des reinettes. Cela n'excuse pas l'emballeur d'avoir mal étiqueté ces paquets. Je mentionne ce fait à seule fin de démontrer qu'il n'y a pas eu de fraude. Celui qui a acheté ces pommes à Birmingham ne s'était jamais plaint, soit à moi, soit à M. Goodwin, de Manchester, son fournisseur, que l'étiquette qui se trouvait sur les barils ou les paquets était fausse. Que penser d'un homme qui, au lieu d'écrire ou de téléphoner à celui qui lui a vendu ces pommes, qui demeure dans la ville voisine et qui fait partie d'une société commerciale des plus considérées de toute l'Angleterre, cherche à connaître l'adresse de son fournisseur en écrivant aux fonctionnaires du gouvernement ? Que penser de ce dernier qui, avant de s'enquérir des faits, publie cette lettre par tout le pays, dans le but de nuire à un adversaire politique ? L'auteur de cette lettre a probablement agi à l'instigation de l'agent politique que le Gouvernement a installé à Birmingham. Je ne veux pas prendre le temps de la Chambre à discuter une question de nature personnelle, mais il me semble qu'on a agi plutôt en vue d'un avantage politique, en publiant cette lettre.

L'honorable SYDNEY FISHER ministre de l'Agriculture) : Monsieur l'Orateur, il me semble que je n'ai pas besoin de dire combien je suis heureux d'accepter la motion de l'honorable député et de demander à la Chambre de l'adopter. Mon honorable ami (M. Smith) a fait allusion à cet incident qui se rapporte au commerce qu'il fait ; je n'ai pas grand'chose à dire à ce propos. La lettre dont il a parlé a été rendue publique par le ministère du Commerce, et non pas par le département de l'Agriculture. On a publié également, et en même temps, un certain nombre d'autres lettres se rapportant à la situation du marché anglais, quant à plusieurs produits du Canada. Je ne connais pas assez ce qui se passe au ministère du Commerce, pour dire si c'est la première fois qu'on se plaint ainsi d'un expéditeur du Canada. Je ne veux donc pas entreprendre de discuter si l'honorable député a dit la vérité. Il semble croire que cette lettre a été publiée dans le but de lui nuire. Voilà ce que je ne crois pas. Je suis convaincu que mon collègue, l'honorable ministre du Commerce n'a pas voulu faire de la propagande politique avec cette question, de même que je connais parfaitement quel-

les sont mes intentions, et je sais qu'elles ne tendent pas à cette fin-là.

Le ministère du Commerce a publié le rapport de nos relations commerciales avec l'Angleterre au point de vue de certains produits canadiens. Depuis plusieurs années, même avant que nous eussions des agents accrédités en Angleterre, ce ministère conseillait aux expéditeurs canadiens d'être d'une extrême honnêteté dans l'exécution des commandes qu'ils recevaient d'Angleterre ; il conseillait aussi aux expéditeurs d'étiqueter, comme ils devaient l'être, les produits envoyés en Angleterre. J'ai remarqué moi-même en Angleterre—et j'ai reçu des lettres au même effet—que ce dont on se plaignait le plus généralement à propos des produits que nous envoyons sur le marché de la Grande-Bretagne, c'était que nous ne remplissions pas les commandes telles que faites. Pour ma part, je ne puis dire si ces reproches sont bien fondés ; cependant, si je m'en tiens aux rapports que j'ai reçus, je suis porté à croire que ces plaintes ont leur raison d'être jusqu'à un certain point. Souvent elles sont accompagnées de récriminations contre les méthodes d'affaires suivies par nos exportateurs à propos de la négligence qu'ils apportent à leur correspondance, de même à accepter ou à remplir les commandes qui leur sont adressées, etc. A mon avis, il est bon que ces observations défavorables soient signalées à nos exportateurs, parce que ces derniers comprendront les difficultés que présentent pour nos produits le marché anglais ; ils s'efforceront de surmonter ces obstacles. Dans l'administration du ministère de l'Agriculture, j'ai toujours considéré qu'il valait mieux ne pas mentionner les noms des expéditeurs sur les produits desquels nous n'avions aucun rapport. Et il faut nécessairement résumer les remarques que nous recevons et les fournir au public en bloc, ainsi que nous le faisons pour le recensement et pour les statistiques. Nous ne mentionnons des noms que dans les lettres que nous adressons à des particuliers. J'ignore si c'est là la méthode suivie par le ministère du Commerce. Dans le cas qui nous occupe, on n'a pas observé cette règle. On a publié le nom de l'honorable député de Wentworth, mais je ne saurais dire si ce cas est exceptionnel.

M. INGRAM : Dans quel rapport mensuel du ministère du Commerce pouvons-nous trouver la lettre dont on parle ?

M. FISHER : Je ne saurais indiquer le mois, car j'ignore si le ministère du Commerce publie mensuellement des rapports sur des faits semblables. Si je ne me trompe, le fonctionnaire chargé de la surveillance des agences commerciales du Canada en Europe, publie ces rapports au fur et à mesure qu'ils lui parviennent. Je sais que le ministère du Commerce publie un rapport périodique et que très souvent il fournit aux journaux le contenu de lettres que lui ont adressées nos agents sur des questions qui intéressent le commerce du pays. J'ignore si la lettre dont on a parlé est de cette nature ; c'est plutôt à mon honorable ami de Wentworth de décider cette question. Je puis lui dire que, pour ma part je ne mets aucune acrimonie, aucune préférence politique dans cette question ; j'en suis convaincu, mon collègue, l'honorable ministre du Commerce partage les mêmes sentiments. En effet, nous voulons tous améliorer notre commerce d'exportation ; nous désirons tous que les produits canadiens ne soient inférieurs à ceux d'aucun autre pays et que les relations entre les exportateurs canadiens et les acheteurs étrangers soient des plus satisfaisants pour les intéressés.

Je ne veux pas entrer dans plus de détails à propos du cas particulier qui nous occupe. Mon honorable ami, qui est un marchand de fruits, est plus au courant de cette affaire que je ne le suis moi-même. Cependant, j'aimerais discuter cette question à un point de vue tout à fait impersonnel ; je désirerais que le Parlement prît la même attitude. L'honorable député demande le dépôt de toute la correspondance se rapportant à la qualité de ces pommes exportées du Canada après avoir été examinées par les inspecteurs. Je me demande si l'on pourrait exiger des documents semblables de mon ministère par la motion telle que présentée. Tous les envois de fruits ne sont pas examinés par les inspecteurs du Gouvernement. Aussi, tant qu'un paquet n'a pas été examiné et ne porte pas la marque " frauduleusement étiqueté ", nous ne recevrons pas de lettres se rapportant à cet envoi de fruits. Le Canada expédie tous les ans, en Angleterre, des centaines de milliers de barils et de boîtes de pommes dont une faible partie est examinée par les inspecteurs. Jamais on n'a eu l'idée de faire l'inspection de tous les articles qui font l'objet de notre commerce d'exportation avec l'étranger ; cette règle s'applique davantage quand il s'agit de notre commerce intérieur. Le statut nous permet de nommer des inspecteurs et décrète que les fruits contenus dans une boîte fermée devront être étiquetés suivant leur variété, mais la loi laisse à l'emballeur toute la responsabilité.

L'inspecteur du gouvernement ou le simple particulier qui a éprouvé des dommages par suite d'une fausse étiquette ou d'un emballage mal fait peuvent s'attaquer à l'emballeur. Nous n'avons que huit inspecteurs permanents ; nous retenons les services de quatre ou cinq autres personnes, mais seulement durant une partie de l'année. S'il nous fallait entreprendre de faire un examen minutieux de chaque boîte de fruits expédiés du Canada, il serait impossible à ces inspecteurs d'exécuter ce travail.

Quant j'ai présenté le bill relatif à la marque des fruits, on m'a accusé de vouloir créer de nouvelles fonctions pour des amis politiques. Si j'avais eu cette intention,

j'aurais pu nommer deux cents ou trois cents inspecteurs au lieu de n'en choisir que huit et de n'en nommer que quatre ou cinq temporairement. Voilà ce qui en est et je crains fort que mon honorable ami retire un faible avantage de la motion qu'il a faite.

Nous avons reçu plusieurs lettres au sujet de l'empaquetage des fruits et de la façon dont ils étaient expédiés ; ces lettres nous ont été adressées non seulement par les acheteurs étrangers, mais même par les acheteurs canadiens qui ont été trompés par le mauvais empaquetage des fruits, et le nombre en est considérable. Telle que rédigée, la motion est loin d'embrasser toute la correspondance qui pourrait se trouver au ministère. Je suis prêt à me rendre au désir de mon honorable ami, s'il veut modifier sa motion de façon à ce qu'elle comprenne le dépôt d'un plus grand nombre de documents. J'appelle sur ce point l'attention de la Chambre, parce que si l'honorable député veut obtenir quelque chose qu'il n'a pas demandé réellement, un amendement peut être proposé à la motion qu'il a présentée.

Je ne crois pas qu'il soit bien nécessaire pour moi de discuter longuement la question soulevée par l'honorable député. Sans doute, ce sujet est très intéressant et embrasse un grand nombre d'autres questions supplémentaires.

A propos de cette question, le ministère a acquis une foule de renseignements importants, parce que ce commerce est soumis à une inspection très sévère, et qu'il est devenu nécessaire de nommer des inspecteurs pour empêcher les fraudes et, aussi, pour nous indiquer les vices qui existent dans l'exportation de ces produits. C'est pour cela que depuis quelques années, nous avons pu améliorer sensiblement et graduellement ce travail d'inspection, et que nous nous sommes trouvés de plus en plus en contact avec les producteurs et les acheteurs, et que nous avons pu fournir aux expéditeurs canadiens les renseignements qui leur sont si utiles et qui devront maintenir la position que les produits canadiens occupent sur le marché étranger. J'accepterai avec plaisir tout ce que voudra me suggérer mon honorable ami, s'il désire prendre de nouveau la parole sur la motion qu'il a présentée.

M. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Il y a quelque temps, je lisais dans les journaux la lettre à laquelle mon honorable ami de Wentworth a fait allusion. J'ai lu cette correspondance avec beaucoup d'intérêt. Si je ne me trompe, cette lettre contenait les plaintes d'une personne qui aurait acheté environ vingt barils de pommes d'un négociant anglais. Le consignataire prétendait avoir acheté une certaine quantité de pommes désignées spécialement sous le nom de reinettes ; il ajoutait qu'après avoir ouvert les barils, il constata que ces pommes étaient d'une qualité différente, ou bien qu'on les avait mélangées ; il prétendait qu'il y avait fraude de la part du vendeur. Cependant, d'après la déclaration de l'honorable député et d'après la lettre qui a été publiée, quels sont les faits ? Tout démontre qu'il y a deux espèces de reinettes qu'on récolte dans cette partie du pays, et qui se ressemblent tellement qu'il faut un expert pour établir la différence entre les deux.

Or, ces deux variétés de pommes ont été mêlées dans l'envoi en question. L'honorable député de Wentworth dit qu'en vendant ces pommes, il n'a pas indiqué quelle variété de reinettes il vendait. Pourquoi cette plainte venue d'un acheteur qui a obtenu d'un marchand de Birmingham ces pommes expédiées par un producteur canadien, est-elle publiée par tout le pays dans des circonstances qui sont de nature à mettre en doute la respectabilité de l'honorable député de Wentworth ?

M. FISHER : Mon honorable ami n'expose pas la cause sous son vrai jour. Ces pommes portaient l'étiquette " reinettes golden ", tandis qu'apparemment, ce n'étaient que des " reinettes Roxbury ".

M. HAGGART : L'honorable ministre (M. Fisher) ne s'accorde pas sur ce point avec l'honorable député de Wentworth.

M. FISHER : Non.

M. HAGGART : J'ai compris que l'honorable député (M. Smith) disait que ces pommes n'étaient pas étiquetées comme étant des reinettes d'une espèce particulière.

M. FISHER : Je n'ai pas compris que l'honorable député a dit cela. Il a prétendu que la commande qu'il avait reçue était simplement pour des reinettes. D'après la loi, on doit étiqueter les pommes de façon à ce qu'on sache quelle variété de reinettes contiennent les barils et les paquets. Si je ne me trompe, ces caisses portaient l'étiquette " reinettes golden ", tandis qu'en réalité, elles ne contenaient que des reinettes " Roxbury."

M. HAGGART : Il reste acquis, ainsi que le disait mon honorable ami (M. Smith) que, seul, un expert peut établir cette différence. Mais quelle est l'anomalie qui se présente dans cette transaction ? Bien que le ministère ait reçu des centaines de lettres de ce genre, il n'en a jamais avant aujourd'hui publié une seule portant le nom de la personne intéressée. Pourquoi cette publicité donnée à cet écrit ? Est-ce que l'honorable député de Wentworth se serait rendu coupable d'une fraude gigantesque ? On n'allègue même pas cela. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt et avec beaucoup de plaisir les rapports du ministère du Revenu de l'intérieur faisant connaître les résultats des analyses faites des confitures, gelées et les articles en conserve, analyse qu'on a faite d'un bout à l'autre du pays. L'honorable député de Wentworth est un fabricant de conser-

ves—non pas le seul, peut-être, il peut s'en trouver d'autres dans le pays, mais il occupe le premier rang parmi eux—et l'on n'a pu démontrer qu'il falsifiait ses produits. Comment se fait-il qu'on l'ait choisi entre tous les expéditeurs de pommes comme bouc émissaire et qu'on ait publié son nom comme étant celui de l'exportateur qui aurait étiqueté frauduleusement les articles qu'il envoyait à l'étranger ? Ainsi que je viens de le dire, il faut réprimer et punir la fraude ou le crime ; mais dans ce cas-ci, rien de tel n'est même allégué, puisqu'il est admis que seul un expert peut distinguer par l'apparence et par le goût la variété de ces reinettes.

Mon honorable ami (M. Smith) a parfaitement raison quand il dit qu'on a publié cette lettre simplement parce qu'il fait partie de l'opposition, qu'il occupe un rang distingué dans la députation et qu'il a remporté la victoire à l'élection qui s'est faite il y a quelques mois, dans son comté. Quelle étroitesse de sentiment politique ! A quel niveau sont donc descendus nos adversaires pour choisir comme victime l'honorable député de Wentworth, l'un des principaux producteurs de fruits et fabricants de conserves du Canada, pour afficher son nom devant tout le pays, comme étant l'auteur de fraudes dans son commerce d'exportation.

M. R. L. BORDEN : Il y a quelque chose à ajouter. L'honorable ministre de l'Agriculture prétend qu'il ne peut répondre au nom du ministre du Commerce, quant à la politique que ce dernier entend suivre. Il devrait se trouver quelqu'un pour répondre au nom du Gouvernement. Si l'on ne peut trouver ici personne pour faire cette besogne, nous devrons nous adresser ailleurs, afin de permettre au ministre du Commerce de s'expliquer lui-même. Si le Gouvernement admet, en principe, qu'une lettre semblable à celle dont on a parlé et qui a été adressée à un ministère quelconque, dans certaines circonstances, soit communiquée aux journaux, avant qu'on ait consulté l'auteur de cette lettre, nous devrons savoir dans quelles circonstances cela se fait. Le cas dévoilé par l'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith) est exceptionnel. Aucune plainte ne s'était élevée contre mon honorable ami ni contre le marchand de Manchester ; cependant, sans l'avoir averti, sans lui avoir signalé une erreur quelconque, le Gouvernement du Canada publie dans tous les journaux une lettre dont la teneur est de nature à nuire à l'honorable député. Si c'est là la règle pour tous, pourquoi ne pas l'appliquer à tous ? Dans un cas comme celui-ci, le Gouvernement ferait bien d'écrire, d'abord, à celui qui a expédié ces fruits et de s'assurer si les faits sont vrais. On peut entretenir des divergences d'opinions à ce propos, puisqu'il s'agit, peut-être, d'une question de faits ou de circonstances. Si je ne me trompe, on s'est adressé d'abord à mon honorable ami qui a répondu d'une façon ou d'une autre ; immédiatement, sans enquête aucune, apparemment, sur cette affaire qui, après tout était bien simple, toute la correspondance est publiée.

L'honorable ministre de l'Agriculture et le très honorable premier ministre ou un autre membre du cabinet voudrait-il dire à la Chambre combien il a été reçu de plaintes de cette sorte, disons depuis la dernière année fiscale ? Cette plainte est-elle la seule qu'on ait reçue ? Dans l'affirmative, et si le Gouvernement a décidé de publier de ces lettres-là dans les journaux, nous pouvons comprendre ce qui en est. Il en serait autrement s'il y avait eu de nombreuses plaintes et si l'on s'était contenté de publier celle-ci ou d'en publier quelques-unes seulement. L'honorable député de Wentworth me semble avoir raison de demander que le Gouvernement déclare ce qu'il entend faire à ce sujet, et sa requête devrait provoquer des renseignements avant que la motion soit adoptée.

Sir WILFRID LAURIER : Vu les observations du chef de l'opposition et de l'honorable député de Wentworth, je voudrais remettre sous les yeux de la députation la motion qui est actuellement entre les mains de monsieur l'Orateur. Elle est conçue en ces termes :

Copie de toutes lettres, télégrammes, communications et correspondance reçus depuis le 1er janvier 1905 d'aucun gouvernement, corporation, maison d'affaires ou particulier touchant la qualité des fruits exportés du Canada et concernant l'inspection de ces fruits, et copie de toutes lettres et communications adressées en réponse par aucun département du gouvernement.

Le Gouvernement n'y a vu aucune objection quand on l'a signalée à son attention. On l'admettra, l'honorable député qui l'a présentée avait droit aux renseignements qu'il y demandait, bien qu'elle ait une vaste portée et doive donner lieu au dépôt d'une correspondance considérable. Mais il semble que son auteur n'ait eu pour but que de trouver une aiguille dans une meule de foin ; il était impossible au Gouvernement de s'imaginer qu'en demandant le dépôt de cette correspondance échangée durant des mois, qui couvre des rames de papier et a trait à une foule de sujets, il lui était impossible, dis-je, de concevoir qu'en agissant ainsi, l'honorable député se proposait simplement d'obtenir une explication du fait qu'il a mentionné.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de l'Agriculture dit que la motion, telle qu'elle est ne servira à rien, et qu'il faut la modifier si on veut avoir ce rapport.

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Mon honorable ami déclare que bien loin de s'attaquer à la nature des renseignements demandés, il a voulu compléter ces derniers. Eh bien, je demande à la Chambre de remarquer que mon honorable ami de Wentworth

aurait atteint sûrement et plus tôt son but, s'il avait dit plus clairement ce qu'il voulait. Il veut savoir quelle attitude tient le Gouvernement au sujet de la publication de ce bulletin qu'il reçoit de ses agents commerciaux, et spécialement dans le cas mentionné. S'il avait dit cela dans sa motion, nous n'aurions aucunement, loin de là, refusé de lui fournir tous les renseignements qu'il lui faut.

Il arrive—conséquence de notre système de gouvernement—que certains ministres font partie de la Chambre des communes, tandis que leurs collègues appartiennent à une autre division du Parlement. Les premiers peuvent fournir des renseignements sur une foule de sujets, mais il arrive souvent que les explications qu'un député veut obtenir ne peuvent être fournies que par un ministre faisant partie du Sénat. Mon honorable ami veut savoir ce que le ministère du Commerce a à faire dans la publication du bulletin en question. Sa question est bien raisonnable, mais il doit comprendre immédiatement qu'il nous est impossible, à l'honorable ministre de l'Agriculture et à moi-même, de fournir ce renseignement avant d'avoir consulté l'honorable ministre du Commerce.

Quand les documents seront déposés, mon honorable ami connaîtra l'attitude de ce ministère relativement à la publication de ces bulletins. Entre temps, il comprendra, j'en suis certain, qu'il n'est pas raisonnable de sa part de demander aux différents départements de fournir les détails de la politique qu'ils suivent lorsqu'il s'agit de questions de cette nature.

Qu'on me permette d'aller plus loin dans la discussion de ce sujet. Si je l'ai bien compris, l'honorable député de Wentworth s'est plaint de ce que le ministère du Commerce ne l'ait pas averti. Je ne puis supposer qu'on ait eu l'intention de mal agir à son endroit. Il appartient à cette famille des Smith si répandue et si nombreuse. Ce n'est pas ce dont il doit rougir, loin de là, c'est plutôt un honneur. Je ne puis donc supposer que les fonctionnaires du ministère du Commerce lisant le nom de Smith dans les lettres qu'ils recevraient, aient cru immédiatement et malicieusement qu'il s'agissait de mon honorable ami de Wentworth ou d'une autre personne en particulier.

L'honorable député a dit qu'il est impossible, si ce n'est à un expert, de distinguer une reinette Roxbury d'une reinette Golden. Il n'y a pas là matière à critiquer contre le ministère du Commerce. La loi établit une différence entre ces deux variétés de pommes dont l'une se vend environ trois shillings de plus que l'autre. Si, à moins d'être un expert, on ne peut établir de différence entre la reinette Golden et la reinette Roxbury, il faudrait modifier la loi et ne plus établir de distinction, ou bien le producteur devra retenir les services d'un expert qui fera l'empaquetage de ses pommes suivant leur classification. Il me ferait peine de croire qu'on ait voulu jeter du discrédit sur l'honorable député de Wentworth qui, j'en suis convaincu, est un homme parfaitement honorable. A mon avis, personne n'a eu cette intention. Mais il faut remarquer aussi que le peuple canadien a tout intérêt à ce que toutes les disposition de la loi concernant l'étiquetage des fruits soient sévèrement mises en vigueur. Il demande qu'on prenne toutes les précautions possibles pour que les acheteurs anglais ne renouvellent plus leurs plaintes de l'an dernier alors qu'ils disaient que les emballeurs canadiens n'observaient pas la loi. Cela naturellement a eu pour conséquence de nuire à notre commerce de fruits sur le marché anglais. Mon honorable ami, je n'en doute pas, s'accordera avec moi sur ce point et, jusqu'à preuve du contraire, je ne pourrai croire que le ministère du Commerce a voulu jeter du discrédit sur l'honorable député.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : J'aimerais à dire un mot sur ce sujet. Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a dit qu'il importe beaucoup que celui qui reçoit une commande l'exécute fidèlement. Dans le cas qui nous occupe, on demandait des reinettes sans indiquer l'espèce. La commande n'aurait-elle pas été remplie à la lettre, si l'on avait expédié des pommes de l'une ou l'autre espèce, eussent-elles été inférieures au point de vue de la qualité ou de la quantité? J'estime que la commande a été bien remplie si l'expéditeur a envoyé des reinettes Roxbury ou Golden, car l'acheteur lui-même n'avait pas mentionné la variété de pommes qu'il voulait avoir.

M. FISHER : Un des principaux avantages que nous offre la loi relative à l'étiquette des fruits, c'est que les fruits contenus dans des colis fermés doivent être étiquetés séparément. Les marchands d'Angleterre n'ignorent pas cela. Ils s'attendent à ce que la loi soit observée. Donc, si l'on appose une fausse étiquette sur une sorte de fruits, non seulement on viole la loi, mais on trompe le consommateur anglais.

M. SPROULE : La loi dit que ces fruits doivent être étiquetés suivant leurs variétés. Or, nous constatons qu'il y a deux variétés de reinettes. L'honorable ministre dit que les producteurs de fruits au Canada ont tout intérêt, s'ils veulent conserver et étendre ce commerce, à exécuter ponctuellement les commandes qu'ils reçoivent.

Prétend-il dire que l'honorable député de Wentworth (M. Smith) ne remplissait pas fidèlement cette commande si l'acheteur avait mis des reinettes de l'une ou de l'autre variétés ? Il a fourni l'une des deux variétés. Celle-ci est presque aussi appréciée que l'autre.

M. FISHER : Non ; pas sur le marché anglais.

M. SPROULE : En examinant le cours, on verra que les deux variétés sont sur le même pied.

M. FISHER : Je tiens à la main le cours du marché d'il y a deux ou trois mois et les reinettes " Golden " se vendaient de trois à quatre chelins par baril plus cher que les reinettes " Roxbury ".

M. SPROULE : Cela arrive pendant certaines saisons lorsqu'une variété de reinettes réussit mieux que l'autre. Cependant, j'ai maintes fois entendu discuter cette question par les marchands fruitiers et j'ai consulté les cours du marché et très souvent la cote des reinettes " Golden " et des reinettes " Roxbury " était presque la même en Angleterre. Ce n'est qu'à certaines saisons qu'une variété rapporte un prix légèrement plus élevé que l'autre. Mais je parlais de l'exécution de la commande. Celle-ci a été fidèlement exécutée soit que l'on ait fourni une variété ou l'autre. Le consignataire ne s'est pas plaint. Il n'a pas répondu qu'on avait commis une fraude ou une injustice à son égard. Les fruits ont été vendus à un autre qui ne s'est pas plaint au vendeur. Cependant, le département reçoit un rapport. De qui ? De l'agent commercial. Je demanderai sur-le-champ quel est cet agent commercial ? Est-ce le fameux Jackson, autrefois d'Oxford-sud, qui devrait être entre les murs d'une prison pour ses tours de coquin et qui s'est révélé l'instrument des amis politiques de l'honorable ministre ? Est-ce lui, ou un pareil à lui, qui a fait ce rapport ? Et dans quel but encore ? Afin de frapper un adversaire politique, parce qu'il était important de s'attaquer à lui à ce moment-là. On semble avoir eu un autre mobile que le désir de protéger le commerce. Si l'on considère que, dans des centaines de rapports concernant des infractions à la loi sur la marque des fruits, personne n'est mentionné si ce n'est un membre du Parlement, un adversaire politique du ministre de l'Agriculture, on se demande naturellement pourquoi le nom de ce dernier a été publié. Toujours est-il qu'il a été publié. De toutes les bassesses et les mesquineries commises dans l'application d'une loi celle-ci est la plus méprisable. Je ne crains pas de dire que, si la lumière se fait un jour, nous constaterons que l'auteur de ce rapport est le nommé Jackson, l'instrument docile du Gouvernement, qui décharge sa bile contre un adversaire politique. On devrait déposer tous les documents.

Le très honorable premier ministre (sir (Wilfrid Laurier) dit qu'il ne peut répondre au nom du ministre du Commerce. D'après notre organisation parlementaire, le chef d'un ministère peut faire partie de l'autre Chambre et il en est de même en Angleterre. Toutefois, il est pourtant d'usage, lorsqu'un ministre siège dans l'autre Chambre, qu'un membre du cabinet faisant partie des Communes ait mission de répondre pour lui aux demandes de renseignements, de manière que ces questions puissent être réglées bien que le chef du ministère responsable soit au Sénat. Le ministre des Douanes (M. Paterson) ne se trouve-t-il pas en face de moi ? Ce qui n'empêche pas l'honorable premier ministre de dire qu'il est impossible de fournir des éclaircissements lorsque celui qui est à la tête d'un ministère fait partie de l'autre Chambre. Pourtant, le ministre des Douanes doit être aussi au courant de ces questions que le ministre du Commerce. Nous n'obtenons pas les renseignements circonstanciés que nous devrions avoir. Peu m'importe que le ministre des Douanes soit présent ou absent, le Gouvernement est tenu de nous donner des détails sur les questions qui relèvent d'un ministère dont le chef fait partie du Sénat.

Le ministre de l'Agriculture nous a fait assister à un spectacle qui ne fait honneur ni à lui-même, ni à son département, ni à l'agent commercial. Il a jugé à propos de fournir au public à un moment donné, pour satisfaire une mesquine rancune politique, une nouvelle propre à nuire à un adversaire, tandis qu'il y a des centaines de plus grands coupables dont les noms ne sont jamais divulgués.

M. E. D. SMITH : Si vous y consentez, monsieur l'Orateur, je modifierai mon projet de résolution en supprimant, après le mot " Canada " les mots " après inspection par les agents du gouvernement ".

En réponse à l'honorable ministre qui a déclaré que les reinettes " Roxbury " valent moins que les reinettes " Golden ", je ferai observer que j'ai entre les mains un état de ventes. C'est le seul cas que je connaisse où les deux variétés ont été vendues sous la même désignation et ont été exportées par le même individu. C'est donc un bon sujet de comparaison. Je constate par cet état de ventes que vingt barils de reinettes Golden ont été vendues à raison de 23 chelins $\frac{3}{4}$, 25 barils de reinettes Golden à raison de 23 chelins $\frac{3}{4}$, 19 barils de reinettes Roxbury au prix de 25 chelins $\frac{3}{4}$, et, un peu plus loin, 17 barils de reinettes Roxbury au prix de 23 chelins et 18 barils de reinettes Golden, au prix de 22 chelins. Ces pommes portaient la même désignation et provenaient du même exportateur. Encore un peu plus loin, je vois dans cet état de ventes 26 barils de rainettes Roxbury, de choix, au prix de 25 chelins $\frac{1}{2}$, et 24 barils de reinettes Golden, de choix, au prix de 20 chelins $\frac{1}{2}$, soit une différence de cinq chelins en faveur des reinettes Roxbury. Tels sont les prix cités dans cette liste. Ces pommes étaient de la même qualité et elles avaient été embarillées par le même individu.

Je mentionne ce fait dans l'unique but de prouver qu'il n'y a pas eu de supercherie et, ainsi que l'honorable député (M. Sproule) l'a fait observer, il n'y en aurait pas même si

les barils n'avaient contenu que des reinettes Roxbury, à l'exclusion des reinettes Golden. Je suis d'avis que chaque baril de pommes doit porter une désignation propre; nul n'est plus que moi favorable à l'application de toutes les dispositions de la loi sur la marque des fruits. Mais, l'inconvénient est qu'il est absolument impossible de désigner exactement chaque variété et le département de l'Agriculture le sait, car il n'a jamais puni une seule des mille infractions à la loi, parce qu'il serait absurde d'infliger une punition à celui qui n'avait pas l'intention de commettre une supercherie. J'ai posé une question au ministre qui ne m'a pas encore répondu. Quelle ligne de conduite le Gouvernement suivra-t-il à l'avenir ?

Punira-t-il tous ceux qui, par hasard, désigneront inexactement la variété ? Dans l'affirmative, il faudra cesser d'empaqueter des pommes au Canada, car il y a plusieurs variétés que les plus grands connaisseurs ne sauraient nommer, sans parler des gens du commerce que nous devons employer à l'automne. Le ministre le sait, aussi n'a-t-on cherché à faire punir que ceux qui avaient commis des fraudes. C'était un cas d'occurrence journalière ; pourquoi donc a-t-on publié cette lettre en particulier. A mon avis, on l'a publié uniquement parce que son auteur avait fait des assertions dommageables, après avoir déclaré que la qualité des pommes était différente de celle que la facture indiquait. Je ne veux pas retarder les travaux de la Chambre, mais je désire savoir s'il n'y a pas au Canada une autre personne qui aurait commis la même erreur sans que celle-ci ait été divulguée à toute la population du pays.

M. FISHER : Je consens volontiers à ce que la motion soit modifiée bien qu'elle nécessitera le dépôt d'une correspondance beaucoup plus volumineuse. Je serai bien aise d'accélérer la préparation du rapport, mais celui-ci ne pourra pas être déposé d'ici à quelque temps. J'apprendrai à l'honorable député (M. Sproule) que ce rapport a été reçu de M. Ball, notre agent commercial à Birmingham. Je dirai à l'honorable représentant de Wentworth que, depuis que j'ai adressé ma parole, je me suis rappelé que, pendant les dernières semaines, une nouvelle presque semblable a été publiée au sujet d'un particulier ou d'une maison du nom de Coyle qui s'occupe également d'empaquetage et d'exportation. D'autres rapports du même genre n'ont peut-être pas été publiés bien que je sois porté à croire qu'il n'y en a pas d'autres où les noms soient divulgués.

Les paroles du premier ministre au sujet du ministère responsable avaient trait à ce point en particulier. Il ne m'appartient pas de dire quelle ligne de conduite adoptera le ministère du Commerce. Il faudra s'entendre à ce sujet avec le ministre responsable.

M. E. D. SMITH : Quant à l'autre nouvelle publiée au dire du ministre, ne se rapportait-elle pas à un individu qui a été condamné à payer une amende.

M. FISHER : L'individu fut arrêté au Canada pour une autre infraction. Mais il a aussi été question d'une consignation de pommes vendues à un importateur anglais et dont l'agent commercial s'est plaint à leur arrivée en Angleterre. L'honorable député (M. Smith) parlait d'un cas tandis que je parlais d'un autre concernant quelqu'un du nom de Coyle. J'ignore s'il s'agissait de la même personne ; il peut y avoir eu deux Coyle, mais je n'en sais rien. J'ai cité cet exemple d'un cas où la personne avait été nommée presque de la même manière que dans la circonstance précédente. Je me renseignerai au ministère du Commerce pour savoir si ce sont les seuls cas où l'on se soit plaint de certains individus en particulier. L'honorable député me reproche de ne pas traiter ce sujet, mais je ne puis rien affirmer avant d'en avoir référé au ministre du Commerce qui fait partie d'une autre Chambre.

M. SPROULE : On aurait cru que le ministre de l'Agriculture, sachant que cette question viendrait sur le tapis, se serait renseigné de manière à pouvoir répondre.

M. FISHER : Je n'avais pas la moindre notion de quel aspect de la question de l'exportation des fruits, l'honorable député avait l'intention de traiter. A vrai dire, j'ai été surpris de la tournure que prenait le débat. Si j'avais su que l'honorable député mentionnerait cet incident j'aurais pris des mesures pour me renseigner, mais je pensais qu'il s'occuperait de l'exportation des fruits dans des cales froides et je me suis muni de renseignements sur ce sujet.

M. E. D. SMITH : Le ministre ne considère-t-il pas que la publication de cette lettre constitue un châtiment extrêmement sévère pour une infraction insignifiante ?

M. FISHER : Cela dépend de la nature de l'infraction.

M. E. D. SMITH : Le ministre la connaît.

M. FISHER : Selon moi, souvent la publication de la nouvelle qu'un individu a violé la loi est un châtiment aussi sévère, sinon plus, que l'imposition d'une amende. La gravité de la publication de la lettre dépend de l'opinion qu'elle pourrait créer parmi le public.

M. E. D. SMITH : Le département se propose-t-il de sévir chaque fois qu'il y aura une désignation inexacte des variétés.

M. FISHER : C'est là un problème que je devrai résoudre.

M. A. B. INGRAM (Elgin) : Le représentant de Wentworth pouvait à bon droit parler comme il l'a fait, et je ne comprends

pas pourquoi le ministre de l'Agriculture lui adresse des reproches.

M. FISHER : Je ne lui fais pas de reproches d'aucune façon. Je ne le critique en rien, mais, ignorant ce qu'il allait dire, je n'ai pas pu me renseigner d'avance.

M. INGRAM : Si l'honorable ministre (M. Fisher) entendait critiquer ses méthodes de culture aussi vivement qu'on a critiqué la conduite du représentant de Wentworth, il prononcerait un discours autrement violent que celui de mon honorable ami (M. Smith). On trouve dans le rapport du ministère du Commerce pour l'exercice écoulé le 30 juin 1905, de quoi attirer l'attention des emballeurs et des exportateurs de pommes sur la nécessité de désigner exactement leurs fruits. A la page 19 de ce rapport, on lit ce qui suit sous la signature de F. C. T. O'Hara :

Le sousigné a eu l'occasion de faire, l'an dernier, des commentaires assez sévères au sujet des plaintes reçues des agents commerciaux relativement aux méthodes d'exportation, à l'empaquetage des marchandises, à la négligence apportée dans la correspondance, aux marchandises qui ne ne répondent pas à l'échantillon, etc., de la part des Canadiens commerçant avec l'étranger. Peu de temps après, l'une des chambres de commerce les plus influentes du Canada a suggéré que les agents commerciaux devraient être moins portés à se plaindre des méthodes commerciales suivies au Canada. Toutefois, l'ordre fut promptement transmis aux agents d'éviter les critiques à l'eau de rose,...

Le représentant de Wentworth n'a pas été l'objet de critiques à l'eau de rose ; on l'a assommé à coups de massue.

....mais de continuer a rapporter les faits qui leur seraient soumis. Depuis, il y a eu moins de critiques d'un caractère général et le nombre des plaintes formelles a aussi diminué. L'an dernier, on n'a fait mention que des pires cas qui ont fourni un enchaînement formidable de preuves préjudiciables à la bonne réputation du Canada. Cette année, toutes les plaintes formelles des agents commerciaux sont mentionnées et, bien que quelques-uns soient graves, il semble qu'en somme on a moins raison de se plaindre.

Par conséquent, d'après ce rapport les plaintes sont moins nombreuses qu'autrefois.

Il me semble que le département aurait pu se contenter d'appeler l'attention de M. Smith sur cette plainte, mais loin de là, il jugea à propos de publier au loin, dans presque tous les journaux du Canada, la nouvelle que le représentant de Wentworth usait de supercherie dans l'exportation de ses pommes.

Un jour, sur le train qui m'amenait à Ottawa, j'ai discuté cette question avec un important exportateur de pommes canadiennes qui s'est plaint amèrement de la manière dont était appliquée la loi sur la marque des fruits. J'ai exporté des milliers de barils de pommes en Angleterre, disait-il, et j'ai fait de mon mieux pour qu'elles fussent bien empaquetées et exactement désignées ; je n'ai pas hésité à payer plus cher qu'on me demandait afin de m'assurer d'un bon empaquetage et d'une désignation fidèle. Mais ayant pris toutes ces dispositions, je me suis aperçu que ces employés empaquetaient des pommes d'une qualité inférieure, bien que je leur eusse dit de ne prendre que des pommes de choix, et j'ai aussi constaté qu'ils apposaient sur les barils une fausse désignation des variétés. Souvent, j'ai dû sortir les barils des wagons, afin de procéder à un empaquetage convenable.

Telles sont quelques-unes des difficultés auxquelles se heurtent les empaqueteurs et les exportateurs de pommes au Canada. Mon interlocuteur croyait que la loi était sévère à leur égard et qu'on devrait la modifier, afin de permettre de punir ceux qui ne s'acquittent pas convenablement du travail qu'on leur confie. Par conséquent, le département devrait agir avec prudence au lieu de répandre dans tout le pays la nouvelle qu'une supercherie a été commise lorsque, en réalité, il n'y a pas eu de fraude.

(La motion est adoptée).

## RENVOI D'UNE MOTION.

L'ordre du jour appelle la discussion de la motion suivante :

La Chambre exprime l'avis qu'il est inopportun qu'un membre du cabinet, ou un sous-ministre, agisse ou comparaisse en qualité d'avocat, conseil ou procureur dans aucune action, poursuite ou procédure (sauf quand les intérêts de la couronne sont en jeu) devant aucune cour présidée par un juge ou des juges nommés par le Gouvernement du Canada.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : L'honorable député consentirait-il au renvoi de la discussion ? Je désire traiter ce sujet lorsque la Chambre sera appelée à l'examiner, et je n'ai pas encore pu l'étudier.

(La motion est réservée.)

## MOTION RELATIVE A LA FALSIFICATION DU SIROP D'ERABLE.

M. GUSTAVE BOYER (Vaudreuil) propose l'adoption de la motion suivante :

Cette Chambre est d'opinion qu'il serait désirable de prendre sans retard des mesures énergiques pour empêcher la falsification des sirops d'érable pratiquée actuellement sur une grande échelle au détriment des cultivateurs qui produisent le sirop naturel.

Monsieur l'Orateur, à la session dernière, l'honorable député de la Beauce (M. Béland), faisant une interpellation devant cette Chambre, demandait au Gouvernement s'il allait prendre des mesures sévères contre la falsification du sirop et du sucre d'érable.

Je suis informé que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur à cette époque, et

maintenant ministre de la Marine et des Pêcheries, prit sur lui de résoudre cette importante question, en instituant diverses enquêtes, chez les manufacturiers, fabricants de sucre d'érable, de bonbons, etc.

Or, ces enquêtes ont-elles révélé matière à faire naître un projet de loi, ou une addition aux lois déjà existantes contre les falsifications de tous les produits susceptibles d'être falsifiés, et contre ceux qui se rendent coupables de ces délits ?

Si je m'en rapporte aux plaintes qui viennent de partout, je reste convaincu que ces lois sont inefficaces ou elles ne sont nulle part appliquées. La meilleure preuve en serait-elle dans le rapport de l'analyste en chef, que je cite :

| Produits. | | Purs. | Douteux. | Falsifiés. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1re série.. | I sirop..... | 17 | 4 | 76 | 97 |
| | II sucre..... | 12 | 2 | 8 | 22 |
| 2me série. | III sirop.... | 44 | 2 | 29 | 75 |
| | IV sucre.... | 15 | 0 | 3 | 18 |
| | | 88 | 8 | 116 | 212 |

En clasifiant les échantillons par provenance de province, nous arrivons au résultat suivant :

SIROPS.

| Provinces. | Echantillons | | Falsifiés. | |
|---|---|---|---|---|
| | | Total. | | Total. |
| Prov. Ontario— | | | | |
| Kingston..... | 16 | | 10 | |
| Toronto..... | 32 | | 29 | |
| London ..... | 18 | | 16 | |
| | | 66 | | 55 |
| Prov. Québec— | | | | |
| Québec ..... | 13 | | 2 | |
| St. Hyacinthe..... | 18 | | 2 | |
| Montréal..... | 25 | 57 | 13 | 17 |
| N.-Ecosse..... | 10 | 10 | 10 | 10 |
| N.-Brunswick..... | 10 | 10 | 4 | 4 |
| Manitoba..... | 9 | 9 | 7 | 7 |
| Calgary..... | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Ile Prince-Ed. ..... | 4 | 4 | 2 | 2 |
| Col.-Ang..... | 12 | 12 | 9 | 9 |
| | 172 | 172 | 108 | 108 |

Les divers éléments qui ont contribué à cette falsification sont du sirop de glucose et des sucres étrangers employés en addition, en substitution et en mélange.

Les échantillons recueillis dans les différentes provinces n'indiquent pas que ces sirops ou ces sucres ont été fabriqués dans ces provinces, mais seulement qu'ils sont en vente sur le marché de ces provinces.

Ces échantillons dans lesquels a été trouvée la falsification venaient, pour la plupart des compagnies des maisons de Montréal, Toronto, Boston, Saint-Jean (N.-B.), Hamilton, London, Québec, Winnipeg, Vancouver, etc. Tandis qu'à l'inverse les échantillons trouvés normaux ou purs venaient des cultivateurs mêmes. La presque entière totalité des échantillons normaux venaient des districts de Québec et de Saint-Hyacinthe.

La fabrication du sucre d'érable n'est pas également pratiquée dans tous les comtés. Il y en a même qui en produisent une quantité insignifiante, tandis que dans d'autres, les cultivateurs en retirent de jolis revenus.

Le comté de Vaudreuil, que j'ai l'honneur de représenter dans ce Parlement, est un de ceux-là. Et ce fait est expliqué par la présence de cette pittoresque montagne, qui porte le joli nom de la localité où je réside. Cette montagne est couverte d'érablières et un nombre considérable de cultivateurs fabriquent, soit du sirop, soit du sucre.

Conséquemment, la population agricole du comté de Vaudreuil, intéressée dans la fabrication du sucre d'érable et notamment du sirop, a autant, sinon plus que bien d'autres, raison de s'émouvoir de l'état de chose déplorable qui existe.

Aussi les cultivateurs de cette division électorale ne se sont-ils pas émus à bon droit, et n'étaient-ils pas amplement justifiés d'adopter la résolution dont je vais donner communication à cette Chambre ?

En date du 4 septembre 1905, la Société coopérative des Cercles agricoles du comté de Vaudreuil, qui compte près de 800 membres, tenait sa réunion annuelle dans la paroisse de Sainte-Justine-de-Newton, et c'est au cours de cette réunion de 1,500 cultivateurs environ, que cette résolution fut adoptée :

RESOLUTION.

Extrait des procès-verbaux de l'Assemblée Générale de la Société Coopérative des Cercles Agricoles du comté de Vaudreuil, tenue à Sainte-Justine, le 4 septembre 1905.

Arrêté : Que la Société Coopérative des Cercles Agricoles du comté de Vaudreuil, attire l'attention du Parlement fédéral sur la fabrication du sirop et du sucre d'érable dans le pays, notamment dans la province de Québec. La société coopérative, dont une grande partie des membres fabriquent du sirop et du sucre avec de l'eau d'érable, serait désireuse de voir le Parlement du Canada adopter des mesures sévères contre ceux qui fabriquent du sirop et du sucre, connus comme sirop et sucre d'érable, avec des éléments étrangers à cette fabrication naturelle. Les membres considèrent que la fabrication du sirop et du sucre falsifiés nuit énormément à la bonne renommée et au commerce du sirop et du sucre qu'ils fabriquent.

La société conseille l'adoption ou l'application d'une loi qui établirait, ou qui établit déjà, une ligne de démarcation entre le sucre d'érable naturel et le sucre fabriqué par imitation, et entre le sirop pur et celui altéré par des additions quelconques, et que des pénalités

soient établies contre ceux qui offriraient sur le marché des marchandises d'une autre qualité que celle définie par la loi.

Quoique l'industrie du sucre d'érable soit une industrie accessoire des diverses exploitations agricoles, vaut-elle la peine que le Gouvernement s'en occupe ? Voilà une question que je pose et à laquelle, d'après mon humble avis, je répondrai oui.

Voyons par les chiffres, si l'éloquence de ces derniers me donnerait raison d'émettre cette prétention.

En 1901, le Canada a produit 17,804,825 livres de sucre. Sur ce chiffre la province de Québec figure pour 13,524,381 livres, et le comté de Vaudreuil pour 138,961 livres. En 1903, nous avons exporté aux Etats-Unis et en Angleterre pour $190,344 de ces produits.

Pour les huit derniers mois finissant en février 1905, nous avons exporté dans les deux mêmes pays pour le montant de $87,-925. Or, supposons, en prenant ces chiffres, une moyenne de 9 cents la livre, nous arriverons pour le recensement de 1901 à la jolie somme de $1,462,434.25. Dans cette moyenne le comté de Vaudreuil figurait pour le montant de $12,523.40.

Ces chiffres ne sont pas fabuleux, je l'admets, mais ne perdons pas de vue que cette industrie est présentement pratiquée sur une base très restreinte, et que la durée de l'époque où les érables produisent de la sève est relativement très courte.

Cette industrie est peu pratiquée, parce qu'elle est peu rémunératrice pour le producteur naturel. Le manque d'encouragement à son travail, et la concurrence malhonnête à laquelle sa marchandise est en butte sur le marché lui ont fait complètement considérer cette exploitation comme négligeable.

La concurrence est malheureuse en ce sens. Les producteurs ne peuvent point vendre sur le marché un sirop naturel au même prix que les falsificateurs, qui vendent à 50 cents le gallon le sirop adultéré.

Le nombre est grand des cultivateurs qui pourraient entailler beaucoup plus d'érables qu'ils ne le font ; ceux qui en entaillent 500 en entailleraient 1,000 et même 1,500, si les produits de ce travail avaient plus de valeur sur le marché.

Pourtant une étude sérieuse de la question nous découvre que l'industrie du sucre d'érable serait rémunératrice, si elle recevait de l'Etat la protection qu'elle nécessite.

On dit avec certitude que la quantité des produits purs sur les marchés des villes ne représente pas 12 pour 100 de la totalité du sucre et du sirop d'érable livré au commerce. D'après le rapport officiel, sur les 172 échantillons analysés en première série, seulement 23.4 pour 100 ont été trouvés purs.

Voilà, monsieur l'Orateur, où se trouve le mal. Analysons un peu les faits. Dans cette industrie comme dans d'autres, il y a les producteurs réels, consciencieux, et les producteurs mécaniques et les imitateurs. Ce sont ceux-là qu'il faudrait atteindre.

Le produit de l'eau d'érable peut être falsifié ou altéré de plusieurs façons ; mais notamment de deux plus particulièrement : 1° en ajoutant au sirop, pendant ou après sa fabrication, des éléments étrangers, tel que du sirop de graine de lin, de la glucose, des sucres étrangers, et autre chose qui en augmente le volume et fait réaliser au producteur et au vendeur par ce fait plus de bénéfices ; 2° en ajoutant au sucre, pendant sa fabrication, des vieux sirops, des vieux sucres, des cassonades, ou des résidus sucrés de toutes les provenances ; 3° il y a aussi la falsification étrangère aux divers modes précédents qui est celle de faire du sirop et du sucre d'érable avec même l'absence complète de la sève d'érable. Cette falsification la plus dommageable est pourtant la plus en vogue ; 4° si je suis bien informé il y a aussi de la falsification non mal intentionnée, mais qui certes aussi n'est pas sans préjudice au commerce. Je veux parler du confiseur, qui intitule sur certains bonbons la marque que ces derniers sont fabriqués avec du sirop ou sucre d'érable pur, quand tel n'est pas le cas.

Mais ici le mal n'est pas si grand, car la marchandise fabriquée a sa valeur par le goût exquis qu'elle possède, et aussi par les éléments qui servent à sa fabrication. Enfin ces marchandises restent dans le pays, contrairement au sirop et au sucre exportés en grande partie aux Etats-Unis. Sur le moment de la vente tous ces divers produits, falsifiés, altérés ou imités, sont quasi similaires aux produits de première qualité, et il faut être expert dans bien des cas, pour en reconnaître la différence, mais dans des laps de temps plus ou moins longs sa dépréciation se constate dans le goût et dans la conservation de ce sucre ou de ce sirop.

Il y a dans ce pays : premièrement, les petits falsificateurs ; et deuxièmement, les grands falsificateurs. Les premiers se nuisent plutôt à eux-mêmes. Ce sont des cultivateurs qui fabriquent le sirop et le sucre en quantité plus ou moins grande, et qui altèrent ces produits par les procédés que je viens d'énumérer, dans un but de spéculation malhonnête.

Ces altérateurs sont toujours locaux, et comme leur commerce ne s'étend que dans la région où ils résident, la mauvaise réputation de leurs produits fait bientôt jour, et une autre année ils ont peine à vendre leur marchandise.

Les grands falsificateurs sont plus à craindre du public et pour la bonne renommée du pays, dans la production de ce produit sur le marché étranger. Les grands falsificateurs ont plusieurs façons de procéder. Je citerai deux cas pour mieux illustrer mes observations. Un propriétaire d'une importante sucrerie, d'un comté que je ne nommerai point, un jour projette de mettre sur le marché deux fois, ou en ap-

prochant, la quantité de sirop qu'il produisait dans son érablière. Ses appareils modernes lui permettent de faire une excellente marchandise. Quel procédé prendra-t-il, croyez-vous ? Il achète d'abord tout le sirop de qualité inférieure fabriqué dans la région, le mêle au sien, ajoute au tout de la glucose en quantité prescrite par les experts en cette branche. Une première expédition très importante est envoyée ici même à Ottawa. Les acheteurs découvrent l'infériorité du produit et son altération, et le sirop est refusé. Le propriétaire le dirige vers l'Ouest, il échoue au Manitoba, et une partie prenant une direction inverse, va se perdre dans les Provinces maritimes. Conclusion : dans la capitale les acheteurs refusent le sirop et le renvoient. Dans les deux autres provinces pour les mêmes raisons, on refuse le sirop, mais on ne le renvoie point. Dans tous ces cas, l'expéditeur ne reçoit aucun paiement et fait une perte sèche.

Or, monsieur l'Orateur, je me demande, si plusieurs faits analogues à ceux-ci se produisent un peu partout, où la réputation de cette industrie va-t-elle aller ? Le propriétaire, dont je viens de signaler l'exploit, en a même envoyé en Angleterre, dans des canistres de différentes capacités, et portant le nom de la localité et du Canada. Mais ici je ne pourrais pas affirmer que ce sirop était adultéré n'ayant pas été fait la même année que le cas que je viens de citer.

Deuxième cas : J'ai dit plus avant que certains falsificateurs fabriquaient du sirop en l'absence complète de sève d'érable. J'ai été témoin de ce fait que dans une certaine paroisse dont je pourrais donner le nom, certaines gens ont fourni à des falsificateurs des villes de l'eau provenant de l'infusion de l'écorce des érables, c'est-à-dire que l'on fait ni plus ni moins bouillir l'écorce d'érable, puis quand l'infusion est complète on ajoute à cette infusion une essence quelconque qui finit la transformation quasi miraculeuse de cette eau en véritable sirop d'érable,—qui fait le délice des gourmets.

En face de ces faits que tout le monde constate et déplore, le Gouvernement ne serait-il pas justifié de prendre des mesures énergiques et sévères pour réprimer ces abus. Les lois en vigueur contre la falsification des produits alimentaires sont-elles applicables contre la falsification du sucre et du sirop d'érable ? Je l'admets dans une certaine mesure.

Mais, d'un autre côté, je trouve qu'elles paraissent insuffisantes et ne donnent qu'une protection problématique aux fabricants conciencieux, c'est-à-dire aux cultivateurs, et laissent des embarras dans leur application et dans l'esprit de ceux qui seront chargés de les faire observer. Alors je demanderais que cette honorable Chambre adopte des amendements, cette fois, plus satisfaisants et plus praticables.

Cette loi devrait obliger tout producteur, qui vendrait du sirop ou du sucre d'érable en dehors de sa localité ou dans sa localité à des marchands pour la même fin, c'est-à-dire pour le marché public, à étiqueter ses canistres, bidons, et enfin tout autre moyen de transport, de son nom et de la localité où il réside, afin qu'à certains moments donnés un inspecteur du gouvernement, qui prélèverait indifféremment sur les marchés des villes, chez les commerçants en gros, les marchands en détail, les échantillons qui lui conviendraient, puisse en faire l'analyse et atteindre, grâce à l'étiquette celui ou ceux dont le produit ne sera pas pur et au moins d'une qualité passable.

L'acheteur ou marchand en gros devrait aussi exiger de celui-ci un warrant de garantie en accompagnement de sa marchandise.

D'autres spécifications imposeraient des pénalités contre les délinquants et les falsificateurs. Enfin cette loi devrait être confectionnée de façon à protéger le bon contre le mauvais producteur.

Devrait être regardé comme criminelle une personne qui se servirait des vaisseaux étiquetés d'un autre pour écouler sa propre marchandise adultérée ou falsifiée. Enfin des lois faites avec la sagesse qui caractérise les législateurs de cette Chambre contribueraient énormément à l'avancement de cette industrie.

Cette législation aura pour résultat immédiat de faire naître de la confiance dans l'esprit des cultivateurs consciencieux, et les encourager à pratiquer cette industrie sur une plus grande échelle et d'une façon tout à fait rationnelle, car, je le répète, la loi devrait frapper sans pitié ces producteurs peu scrupuleux, qui sont en train de démolir complètement les perspectives encourageantes de cette exploitation nationale. Je ne suis pas, monsieur l'Orateur, forcément contre la falsification du sirop par l'addition de sirops ou de sucres étrangers. Tout individu a droit de mettre de l'eau dans le vin qu'il a payé. Mais ce que je veux dire et ce que je trouve injuste pour le producteur naturel, c'est le fait du falsificateur qui vend pour produits purs des produits qui ne le sont pas. Pour donner à chacun son dû, sa part de mérite et de rémunération, il faut de toute nécessité une ligne de démarcation, un étiquetage sur les bouteilles, canistres, etc., déterminant, sans ambiguïté, la qualité réelle de la marchandise qu'ils contiennent.

L'industrie du sucre d'érable dans notre pays, notamment dans la province de Québec, mérite que le Gouvernement lui accorde toute son attention. C'est une industrie accessoire, il est vrai, de l'exploitation agricole, mais cette exploitation n'en est pas moins une industrie lucrative quand elle est bien conduite. Elle est susceptible de devenir très rémunératrice tout comme les autres industries auxquelles on a donné de l'importance. L'industrie laitière n'était pas au début ce qu'elle est aujourd'hui. Elle a

pris du développement après les résultats d'une étude constante des gouvernements par l'intermédiaire de leurs fermes modèles, leurs écoles d'agriculture, leurs conférenciers, leurs journaux et revues agricoles, leurs bulletins, les divers encouragements pécuniaires, etc. L'industrie du bacon deviendra avant peu dans tout le pays, au lieu d'être, comme à l'état présent, seulement dans une province, une exploitation de rapport pour l'agriculteur. Pourquoi? Parce que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux viennent de se mettre à la tête d'un mouvement généreux dans ce sens. Or, établissons des chiffres. Le pays a produit en totalité, l'an dernier, pendant douze mois pour environ $80,000,000 de produits laitiers tant en beurre qu'en fromage. Il a produit environ $20,000,000 de lard fumé, ce qui fait une moyenne d'environ $6,000,000 par mois pour l'industrie laitière, et $1,500,000 environ pour le bacon.

L'industrie du sucre d'érable, elle, de son côté, a rapporté environ, durant trois semaines en 1901, la jolie somme de près de $2,000,000, sans les frais coûteux des deux exploitations précédentes.

L'industrie du sucre d'érable est susceptible de se développer, si nous en faisons une industrie encourageante et lui créons une réputation sur les marchés européens.

Notre pays est outillé, si je puis employer l'expression, pour la fabrication du sirop et du sucre d'érable, et il le sera pour longtemps. Nous sommes entourés de vastes forêts, pleines d'érablières. Les vieilles paroisses dans nos comtés ont encore pour la plupart des érablières de valeur, éparses ici et là sur les divers lopins de terres habitées.

La colonisation qui ouvre tous les jours de nouveaux domaines aux défricheurs du sol procurerait un champ très vaste et tout préparé à cette industrie.

Aujourd'hui, les colons comme les cultivateurs des vieux comtés pratiquent cette industrie comme une industrie d'agrément pour la famille plutôt que dans un but commercial. Il en serait bien autrement si cette industrie prenait de la valeur. Ce serait pour les cultivateurs un revenu de plus, revenu qui les encouragerait à conserver du bois sur leurs propriétés, et ce serait pour le colon une ressource de plus qui l'aiderait dans l'établissement de son foyer.

D'un autre côté, si nous sommes naturellement outillés pour pratiquer avec avantage cette industrie secondaire, nos cultivateurs le sont aussi, pour la plupart, mécaniquement.

L'évaporateur perfectionné a remplacé les antiques chaudrons, les chalumeaux en vinaigrier ont été remplacés par des chalumeaux modernes, plus utiles et commodes. On entaille plus sensément et plus facilement qu'autrefois. Par les nouveaux procédés on fait de l'économie dans le chauffage et par conséquent dans le temps. Enfin, une foule de détails qui autrefois rendaient ce travail pénible et lent, sont disparus avec l'introduction de méthodes nouvelles. Du passé il ne reste plus, à beaucoup d'endroits, que les poétiques traditions qui faisaient rassembler autour des chaudrons noircis par la flamme vive des bois verts des groupes de parents et d'amis en une réunion joyeuse et tout intime. Je ne veux pas dire que les parties de sucre ont disparu dans ces endroits. Plaise que non ; seulement, nous trouvons dans les sucreries une activité inconnue dans l'avant-dernière décade, sous le rapport des méthodes et du perfectionnement.

On vante notre beau pays. On vante ses richesses enfouies dans le sol. On vante ses richesses forestières et minières. On chante les louanges de l'agriculture parce quelle apporte au producteur et par là au pays des sommes fabuleuses chaque année. On pénètre dans une région aurifère comme au Yukon, à Cobalt et ailleurs pour en retirer des entrailles de la terre du métal d'une valeur incomparable. Et pourtant ces dons naturels, dont la Providence a doué notre pays si largement, ne sont pas les seuls qui doivent attirer notre attention. L'industrie du sucre d'érable, dont je plaide la cause en ce moment, ne doit-elle pas être considérée comme une gratification de la nature non moins négligeable, au contraire cette autre source de revenu devrait être de la part des économistes, l'objet d'une étude profitable. Le Gouvernement serait donc bien venu à donner à cette industrie l'impulsion nécessaire pour faire naître dans l'esprit des intéressés, et en situation de la pratiquer, l'ambition individuelle et collective de faire du sirop et du sucre de première qualité avec la sève de nos érables. Alors, que le Gouvernement commence dès maintenant à encourager ceux qui fabriquent ces produits, en les protégeant contre les falsificateurs de toutes les espèces.

Voilà monsieur l'Orateur, les quelques observations que j'ai cru devoir adresser à mes honorables collègues dans cette Chambre, à l'appui de ma motion.

M. EUGENE PAQUET (L'Islet) : Monsieur l'Orateur, j'ai entendu avec plaisir le magnifique discours que vient de prononcer mon ami le député de Vaudreuil (M. Boyer). Je ne puis le suivre sur le terrain qu'il a parcouru, mais je dirai qu'il s'agit d'une industrie non seulement agricole, mais encore nationale et commerciale.

Mon honorable ami qui vient de parler est non seulement le représentant du comté de Vaudreuil, mais il représente aussi tous les hommes de bon sens ainsi que toutes mes idées. Il sait admirablement faire vibrer le cœur des cultivateurs par ses éloquentes paroles en faveur de cette belle industrie. Il est estimé et respecté de tous les hommes qui aiment l'agriculture et les industries qui s'y rapportent.

Pour ma part, je n'hésite pas à dire que le député de Vaudreuil est un excellent conférencier, en même temps qu'il sait défendre ses principes, ses idées et ses opinions. Mais il est surtout un homme qui saura défendre en tout et partout les intérêts de la classe agricole et de la classe ouvrière. C'est un homme que je respecte, parce qu'il est conférencier du gouvernement provincial—et à cette occasion, permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que les gouvernements de nos provinces de Québec et d'Ontario ont souvent envoyé à travers le pays, pour répandre des idées d'agriculture, de commerce et d'industrie, des hommes qui, malheureusement, ne connaissaient rien de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. Aujourd'hui, mon honorable ami le député de Vaudreuil, représente à un très haut titre tout ce qu'on peut voir dans le cœur et l'âme d'un homme de sentiments nobles et élevés envers la classe agricole.

Je ne m'attendais pas, monsieur l'Orateur, à une discussion de ce genre ; mais il y a une chose que je remarque en passant, et surtout dans la province de Québec, c'est que les gouvernements n'ont pas toujours retenu les services des hommes les plus compétents pour faire l'éducation agricole de nos comtés. L'honorable député de Vaudreuil, je suis heureux de le dire, est un homme excessivement compétent dans la science agricole, et le choix qu'en a fait le gouvernement a été très heureux.

J'approuve entièrement les idées qui ont été émises par le député de Vaudreuil sur la fabrication du sucre et du sirop d'érable. Cette industrie a pris, depuis quelques années, un développement très sérieux. C'est une source de commerce considérable, et je constate avec plaisir que les cultivateurs des différents points de notre province, de même que de l'Ontario, ont beaucoup perfectionné leur outillage et leur mode de production ; ils ont suivi le courant de la science. Eh bien ! monsieur l'Orateur, ces cultivateurs qui font un produit excellent et pur, qui mettent sur le marché une marchandise exempte de falsification, viennent demander au Gouvernement de les protéger contre cet envahissement de produits frauduleux qui menace de noyer un commerce fructueux.

Je ne veux pas ici entrer sur le terrain politique, je veux simplement demander à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) de continuer à marcher sur les traces de son prédécesseur, l'honorable M. Brodeur, aujourd'hui ministre de la Marine et des Pêcheries, et qui dans ce nouveau poste remplit si bien son devoir. C'est un homme que je respecte, c'est un homme que j'estime, car je crois qu'il a réellement le cœur d'un Canadien-Français. Lorsqu'il était ministre du Revenu de l'intérieur, il a su défendre les intérêts de notre race. J'espère que, aujourd'hui qu'il est ministre de la Marine et des Pêcheries, il continuera à l'avenir, comme il a fait par le passé, à se montrer juste, et que non seulement il prendra les intérêts de Montréal, mais qu'il défendra aussi ceux du port de Québec, qu'il protégera la voie du Saint-Laurent, laquelle doit faire non seulement la richesse de notre province, mais aussi donner une grande prospérité à tout notre pays.

Il me semble que cette question de l'industrie du sucre d'érable ne se borne pas simplement à la fabrication de ce produit, mais que c'est aujourd'hui une question qui se rapporte à l'industrie forestière. On ne saurait donc attacher trop d'importance à cette question de l'industrie du sucre d'érable. On doit envisager cette question non seulement au point de vue du marché local, mais aussi au point de vue des marchés étrangers qui peuvent nous offrir des avantages considérables. Vous avez le pouvoir et, par conséquent, tous les moyens propres à protéger cette industrie. Vous avez le patronage, vous avez le droit d'appliquer les lois, et même d'en faire au besoin. Vous pouvez nommer les employés nécessaires à la protection de cette industrie, tout comme vous nommez des lieutenants-gouverneurs, des juges, tout comme vous donnez des entreprises à vos amis.

Les cultivateurs ont fait de grandes dépenses, depuis quelques années pour adopter les méthodes les plus modernes afin de perfectionner la fabrication du sucre et du sirop d'érable.

La production du sucre et du sirop d'érable augmente considérablement, grâce aux efforts de nos cultivateurs. Nos exportations augmentent considérablement. En 1901, nous avons exporté du sucre d'érable pour un montant de $96,000 ; en 1902, $91,000 ; en 1903, $128,000 ; en 1904, $141,000.

Cette statistique démontre le progrès de cette industrie vraiment nationale.

De plus, nos cultivateurs transportent sur le marché local, à Fraserville, Lévis et Québec un produit pur, excellent, exempt des falsifications.

Mais ils demandent une protection efficace contre les falsificateurs. Le 20 février 1905, en réponse à mon ami le député de Beauce, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur disait :

> Le département prend des mesures énergiques pour empêcher la falsification du sucre et du sirop d'érable. Des poursuites ont déjà été intentées sous l'empire de la loi concernant la falsification. Nous ferons une enquête.

Je n'en doute pas, l'honorable ministre a dû faire des efforts sérieux pour sauvegarder les intérêts du cultivateur.

Le 24 février 1906, l'honorable ministre disait encore :

> Quant au sirop et au sucre d'érable, ils sont falsifiés sur une grande échelle avec toutes sortes d'ingrédients. D'ordinaire, on emploie la canne à sucre et la glucose, ce qui constitue une falsification, au sens de la loi, à moins que le fabricant n'indique sur l'étiquette qu'il s'agit d'un composé.

Je demande au Gouvernement d'exercer une surveillance encore plus active sur les falsifications.

Le 20 septembre 1905, lors de l'exhibition d'horticulture à Saint-Jean-Port-Joli, présidée avec tant de distinction par M. Auguste Dupuis, un des horticulteurs les plus distingués de notre pays, nous avons déploré la falsification des produits de nos érables. Lors de cette exhibition, les connaisseurs ont admiré notre sucre et notre sirop d'érable.

Cette industrie doit être l'objet de la plus vive sollicitude de la part du Gouvernement. Je le répète, nos cultivateurs utilisent aujourd'hui les méthodes les plus modernes. Ils ont fait des sacrifices pour faire progresser cette industrie.

La loi les protège ; mais elle n'est peut-être pas observée comme il convient. Et, je l'espère, le département prendra des mesures encore plus énergiques afin de protéger les intérêts de la classe agricole.

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

## Reprise de la Séance.

L'honorable M. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Il ne saurait y avoir d'objection à l'adoption de la motion de l'honorable député. Je suis même porté à croire que son adoption et la discussion qui vient de se faire seront de nature à engager fortement le ministère à prendre de nouvelles et énergiques mesures en vue de mettre un terme à la falsification du sucre dans notre pays. A tout événement, elle fera comprendre au public combien il est nécessaire d'appliquer d'une manière plus rigide les dispositions de la loi. On me permettra peut-être de signaler à l'attention de la Chambre ce qui s'est fait depuis 1905, à cet égard. En 1905, nous avons recueilli 212 échantillons de sucre et de sirop d'érable; de ce nombre 116 étaient falsifiés. Deux prélèvements ont été faits dans le cours de l'année, le premier comprenant 119 échantillons et le second 93. Les falsifications étaient beaucoup plus nombreuses dans le premier prélèvement que dans le second.

M. TALBOT : A quelle époque de l'année les prélèvements ont-ils été faits ?

M. TEMPLEMAN : En février 1905. Le premier prélèvement se composait d'échantillons de produits de l'année précédente, et le second prélèvement, d'échantillons du printemps de l'année même. Dans le premier cas, le nombre des échantillons falsifiés était assurément très grand. Au moins 75 pour 100 du chiffre total des échantillons tombaient dans cette catégorie, tandis que pour le deuxième prélèvement, la proportion des échantillons falsifiés était de 37 pour 100. Dans ce dernier cas, il s'agissait d'échantillons de la nouvelle récolte. Ils avaient tous été fournis, j'imagine, par les producteurs eux-mêmes, et la proportion des falsifications était beaucoup plus grande que nous ne nous y attendions dans ces circonstances. Tout cela établit clairement la nécessité pour nous de prendre des mesures rigides en vue de l'application de la loi. La demande de sucre et de sirop d'érable purs va en augmentant au Canada ; et il n'est pas douteux que si ces produits n'étaient pas falsifiés, la moyenne des prix serait beaucoup plus élevée. La valeur du sucre et du sirop d'érable produits au Canada s'élevait, il y a peu d'années, à peu près à $1,150,000. Le département de l'Agriculture nous informe qu'il serait facile d'augmenter la production annuelle de manière à ce qu'elle atteigne un chiffre cinq ou six fois plus élevé,—c'est-à-dire une somme de $8,000,000 ou $10,000,000. Si nous pouvons obtenir ce résultat en appliquant la loi plus sévèrement, c'est évidemment notre devoir de le faire. Le département a déjà ordonné le prélèvement d'échantillons. Déjà 110 échantillons de sucre offert en vente sur le marché ont été recueillis, et on est à prélever des échantillons du sucre offert en vente par les producteurs eux-mêmes. Ces échantillons vont être analysés, et le résultat des analyses publié comme d'habitude, sous forme de bulletins et des moyens énergiques seront pris pour faire observer la loi. On m'informe que les amendes payées par les personnes qui se sont rendues coupables de ces falsifications ont été suffisantes pour solder les frais des analyses dans chaque cas, qui sont d'à peu près $9.

On jugera peut-être nécessaire d'augmenter quelque peu le montant de l'amende afin de nous permettre, avec le temps, de faire disparaître complètement ces falsifications du sucre et du sirop d'érable.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter l'honorable député de Vaudreuil d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur la falsification des denrées alimentaires, et notamment du sirop et du sucre d'érable.

Peu de temps après mon arrivée au ministère du Revenu de l'intérieur, je fus informé qu'il se vendait dans le pays une quantité considérable de sirop d'érable falsifié. J'ai alors donné des instructions de faire une collection d'échantillons de ce produit afin de vérifier si, réellement, un tel état de choses existait. Je regrette infiniment d'avoir à dire qu'immédiatement après que les analyses de ces échantillons eurent été faites, nous avons constaté que les deux tiers en étaient falsifiés. Il est vraiment déplorable de voir qu'un article alimentaire,—que je pourrais apeler de première nécessité,—eût été adultéré dans une proportion aussi considérable. Ceci démontrait que 66 pour 100 de ce produit mis sur le marché était falsifié. Il n'y a pas de doute que, dans les circonstances, des mesures sérieuses de-

vaient être prises pour mettre fin à cette fraude, et j'ai cru devoir ordonner des poursuites contre les personnes qui s'en étaient rendus coupables.

Je dois dire, cependant, que ces falsifications se font, en grande partie, par des manufacturiers qui achètent du sirop et du sucre d'érable en petite quantité, et, dans leur usine à Montréal et ailleurs, font bouillir ce sucre en y mêlant une essence quelconque, ou bien y ajoutent des branches ou de l'écorce d'érable de façon à donner le goût de sirop d'érable à ce produit qui est composé de sirop d'érable, de sucre de canne ou de glucose.

Voilà ce que j'ai pu constater à mon passage au ministère du Revenu de l'intérieur. J'ai constaté de plus qu'il y avait, dans le pays, plusieurs fabriques établies dans les villes, qui font ce commerce frauduleux de mettre sur le marché un produit qui n'est le produit de l'érable que de nom. Comme je le disais, il y a un instant, j'ai ordonné que des poursuites fussent prises contre ceux qui s'étaient rendus coupables de cette fraude. Ils ont été condamnés par les tribunaux. Des efforts ont été tentés auprès de mon département pour qu'on leur fît remise de l'amende, et j'ai refusé énergiquement, pour la bonne raison que je croyais que c'était le seul moyen de mettre fin à cet état de choses.

Nous avons ensuite donné instruction l'an dernier de prendre au printemps et aussi plus tard, d'autres échantillons de sucre et de sirop d'érable. J'ai constaté que ces seconds échantillons ont donné un meilleur résultat, bien qu'à vrai dire ce résultat n'ait pas été très satisfaisant. En effet, je constate que sur 212 échantillons analysés en juin 1905, 116 étaient falsifiés, 88 étaient bons et 8 douteux. 116 sur 212 échantillons, c'est là une proportion bien trop considérable, et je crois que dans les circonstances, il était du devoir du département de sévir contre ceux qui s'étaient ainsi rendu coupables.

Ces falsifications ont encore un autre résultat très déplorable. Non seulement elles nuisent à l'une des industries du pays, en causant des torts sérieux aux producteurs qui se recrutent parmi la classe agricole, mais les personnes qui ouvrent ainsi des fabriques spécialement dans le but de faire des produits falsifiés, les exportent aussi en Angleterre et ailleurs, mais en Angleterre surtout. Je crains que, d'ici à quelques années, si nous ne pouvons pas empêcher cette exportation, notre commerce de sucre sera totalement ruiné. C'est cette considération encore qui a engagé le département du Revenu de l'intérieur à prendre les mesures sévères dont j'ai déjà parlé. Je sais que l'honorable ministre actuel du Revenu de l'intérieur entend continuer avec énergie à appliquer la même politique et à s'inspirer de ce qui a été fait par le passé.

Il n'y a pas de doute que nous devons prendre des mesures pour faire cesser un tel état de choses, et de nouveau, je félicite l'honorable député de Vaudreuil d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur cette importante question.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je regrette de n'avoir pas été à même de comprendre le discours de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), Je le regrette d'autant plus que, probablement, si j'avais été à même de le comprendre j'aurais abondé dans son sens. J'approuve l'attitude de l'honorable député qui a proposé cette motion et dont, je regrette de le dire, je n'ai pu suivre le raisonnement, pour la même raison qui m'a empêché de comprendre l'argumentation du ministre de la Marine et des Pêcheries. Son but, si je ne me trompe, est de signaler à l'attention un abus dangereux et qui va se développant. La discussion de ce sujet, l'appel fait au Gouvernement, sont de nature à venir en aide au producteur aussi bien qu'au consommateur de cet important article de commerce qui fait actuellement le sujet de la discussion. Il se peut que les habitants de la province de Québec ne se rendent pas parfaitement compte de la portée de cette discussion. Depuis un grand nombre d'années ceux qui vivent dans ma région ont considéré la province de Québec comme la seule où l'on pouvait se procurer du sirop d'érable pur, non falsifié. Cet article se vend beaucoup et de plus en plus sur les marchés d'Ontario, non seulement dans les villes et les villages, mais même dans les centres purement agricoles. Pour ma part, nombre de personnes m'ont écrit ou m'ont demandé de leur dire s'il leur serait possible de se procurer du sirop d'érable non falsifié. Jusqu'à tout récemment, je leur ai conseillé de s'adresser aux épiciers de Montréal, qui font une spécialité de ce genre de marchandises. Le sirop d'érable non falsifié a été en demande sans cesse croissante et on en fait les plus grands éloges. Mais je regrette de constater que depuis deux ou trois ans, le produit que nous obtenons dans la province de Québec n'est plus ce qu'il avait coutume d'être. Et j'aimerais à faire comprendre à la population de cette province quel tort on lui fait ainsi à elle plus qu'à toute autre. Ce sirop d'érable falsifié était vendu sous le nom de " sirop d'érable de Québec ".

M. BRODEUR : Si l'honorable député (M. Sproule) veut me permettre de l'interrompre, et si la Chambre m'y autorise, je lui ferai observer que lorsque j'ai pris la parole en français, j'ai exposé quelle était la situation au moment où je fus chargé de la direction du ministère du Revenu de l'intérieur. Je constatai alors que de fortes quantités de sirop d'érable falsifié étaient mises en vente sur le marché. Je constatai que ce sirop était fabriqué en grand à Montréal, de même qu'à Toronto, où il y avait deux ou trois maisons faisant une

spécialité de ce travail. Le produit est le résultat d'un mélange de sucre de canne et de glucose ainsi que de quelques autres substances. Dans certains cas on y ajoute une petite quantité de sucre d'érable.

J'ai aussi appris que les fabricants se servent d'une substance qu'ils appellent "extrait de sirop d'érable." Cet extrait est tellement concentré que quelques gouttes suffisent pour transformer le mélange en sirop d'érable. On m'a montré un grand nombre de bouteilles de cet extrait de sirop d'érable. J'ai su que le sirop ainsi fabriqué n'était pas expédié seulement dans l'Ontario et les autres parties du Canada, mais qu'il était exporté, en grandes quantités, en Angleterre. C'est pour cette raison que nous avons pris des mesures aussi énergiques pour mettre fin à cette pratique. Les cultivateurs ne vendent pas ce sirop d'érable sophistiqué. Si l'honorable député (M. Sproule) consulte le bulletin 102, il s'apercevra que les échantillons de sirop d'érable recueillis chez les cultivateurs de la province de Québec sont presque tous purs tandis que les échantillons pris dans les fabriques, à Toronto par exemple, et analysés étaient tous falsifiés.

M. SPROULE : C'est de cela que je voulais parler, car il est facile de voir qu'on commet une injustice grave à l'égard des cultivateurs de la province de Québec qui produisent du sirop pur. Par exemple, je puis dire qu'il n'y a pas trois semaines, dans le village où j'habite, on offrait en vente un sirop dans un récipient qui portait l'étiquette de "sirop d'érable de Québec." L'ayant goûté, je me suis aperçu que ce n'était point du sirop d'érable. Je déclarai à mes amis que ce n'était ni plus ni moins que calomnier les cultivateurs de la province de Québec, et je leur donnai l'adresse de personnes auxquelles ils pouvaient écrire pour obtenir l'article pur. J'ai appris que ce sirop sophistiqué venait de Toronto et de Montréal. J'ai aussi appris que, dans la fabrication de ce sirop, on a recours à une ruse que le ministre du Revenu de l'intérieur n'a pas mentionnée. Lorsque le sucre est fondu, le fabricant prend une certaine quantité de l'intérieur de l'écorce d'érable et la fait bouillir avec le sucre auquel elle donne un léger goût de sucre d'érable. Naturellement, si cette sophistication est tolérée, elle détruira la réputation du sucre d'érable de la province de Québec et causera un tort grave aux cultivateurs intéressés. Dans mon voisinage, ceux qui fabriquent du sirop d'érable sont peu nombreux. Le sirop de la province de Québec est beaucoup mieux aimé parce qui'l est plus clair, plus transparent et qu'il a cette saveur particulière à l'érable. C'est le sirop par excellence. Le Gouvernement devra supprimer cette sophistication qui constitue une supercherie à l'égard du public et une injustice envers les cultivateurs de la province de Québec. Ce qu'il a déjà fait ne suffit pas ; c'est peut-être un heureux début, mais, enfin, ce n'est qu'un pas dans la bonne voie. Il doit avoir recours à des mesures plus sévères afin de venir à bout de ces individus sans scrupules qui font un usage indigne du nom de la province qui leur offre un refuge et, par là, nuisent à la réputation et aux intérêts des cultivateurs qui produisent un sirop pur et recherché. Il peut y avoir quelques cultivateurs qui se livrent à une sorte de falsification, mais je crois qu'il ne s'en rencontre pas un sur cinquante.

Depuis vingt ans, j'achète ce produit de certaines personnes de la province de Québec et je n'ai pas encore reçu un produit qui ne m'a pas paru pur. Naturellement, je m'adresse directement au producteur, ordinairement à un cultivateur.

J'ai déjà déclaré que cette sophistication ruinait la réputation des producteurs honnêtes et les privait d'un marché excellent qui s'agrandit rapidement. Ce qu'a fait le département du Revenu de l'intérieur, est très bien, mais il n'a pas poussé les choses assez loin. Il ne fait pas une lutte assez acharnée à ceux qui empiètent sur les privilèges de braves gens et qui découragent les acheteurs de l'un des meilleurs produits de la province de Québec et de l'est de l'Ontario.

M. BRODEUR : L'honorable député me dira-t-il qu'est-ce que le département du Revenu de l'intérieur peut faire de plus que de poursuivre ceux qui adultèrent le sirop d'érable ?

M. SPROULE : Je n'ai encore eu connaissance d'aucune poursuite. Je sais que des analyses ont eu lieu. Le département, après avoir donné un avertissement salutaire, aurait dû poursuivre les coupables, avec modération si vous voulez.

M. BRODEUR : Je citerai la compagnie impériale du sirop, de Montréal, qui a été poursuivie ainsi qu'un nommé Genne.

M. SPROULE : Eh bien, augmentez l'amende jusqu'à ce que vous ayez mis fin à la sophistication, car, parmi cent échantillons en vente dans la province, vous ne sauriez en trouver un qui soit pur, à moins d'avoir été reçu depuis une semaine ou deux. On comprend la nécessité de remédier à cette situation au plus tôt.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je n'ai pas entendu le commencement de la discussion. Cependant, je suis d'accord avec le représentant de Grey-est (M. Sproule) qui déclare qu'il faut de toute nécessité prendre immédiatement des moyens efficaces pour supprimer ce terrible abus.

J'ai entendu l'ex-ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) nous dire ce qu'il a fait pour y mettre fin. Ses efforts ont été inutiles, il n'y a pas à en douter. Il l'avoue lui-même et il demande au représentant de Grey-est s'il pouvait faire plus que

de poursuivre les violateurs de la loi sur le Revenu de l'intérieur. Je me permettrai de faire une proposition, vu la stérilité des efforts tentés par l'ancien chef de ce ministère. Je demanderai au ministre de s'occuper de cette question et de voir s'il ne pourrait pas faire cesser ces falsifications. Il a certainement rendu de bons services au commerce des fruits. Il a fait des démarches sérieuses qui ont produit d'heureux résultats dans la province d'Ontario. Pourquoi n'étendrait-il pas sa protection aux fabricants de sirop et de sucre d'érable? Certes, il doit être possible de faire mettre sur les colis de sucre et sur les bidons de sirop des désignations qui seraient aussi efficaces que les marques exigés sur les barils ou les boîtes de fruits.

L'adultération du sirop et du sucre d'érable cause un tort immense à la province de Québec et je me demande pourquoi on ne modifierait pas la loi sur la marque des fruits de manière à l'appliquer au produit de nos érables. Je crois que le présent ministre de la Marine et des Pêcheries a fait des efforts dignes d'éloge mais qu'il s'est engagé dans la mauvaise voie. Ce n'est pas en modifiant la loi sur le Revenu de l'intérieur qu'on réussira à mettre fin à l'abus criant qu'a signalé le représentant de Grey-est. Il faut chercher autre chose, et je crois que le département de l'Agriculture ferait bien de prendre note des efforts stériles tentés jusqu'ici par le Gouvernement et de se demander s'il n'est pas possible de rédiger une loi calquée sur la loi concernant la marque des fruits, afin de protéger les honnêtes cultivateurs de notre province qui fabriquent chaque année du sucre et du sirop d'érable en grandes quantités et qui s'aperçoivent plus tard que les fabricants de Montréal ou ceux qui expédient leurs produits à Ontario ou ailleurs se livrent à des supercheries qui leur causent du tort.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je suis bien aise de recevoir des compliments du représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). Seulement je regrette que son voisin, le député de Halton (M. Henderson), soit absent. En effet, ce dernier se plaint constamment que le ministre de l'Agriculture cherche à empiéter sur le terrain des autres départements. Le représentant de Jacques-Cartier voudrait que je me charge d'un léger travail qui fait partie des attributions de mon collègue, le ministre du Revenu de l'intérieur.

M. FOSTER : A cause de la stérilité de ses efforts.

M. FISHER : J'accepte aussi les compliments du représentant de Toronto-nord (M. Foster) et je suis bien aise d'apprendre que mes propres efforts n'ont pas été stériles. Pourtant, cette après-midi, les députés de la gauche n'ont pas été aussi flatteurs envers moi que le député de Jacques-Cartier, lorsqu'ils discutaient la loi sur la marque des fruits. Les députés de Jacques-Cartier et de Grey-est ont tous deux reproché au ministère du Revenu de l'intérieur de n'avoir pas réussi à empêcher la fasification du sucre d'érable. Je dois dire tout d'abord qu'il n'y a guère plus de deux ans qu'on a trouvé un moyen de découvrir par l'analyse les cas de falsification du sucre d'érable provenant de l'addition du sucre d'autre provenance. Ceux qui consulteront les bulletins verront que la sophistication consiste très souvent à mélanger à du sucre d'érable du sucre de canne ou de betterave—ce qui, tout en n'étant peut-être pas très nuisible à la santé, n'en est pas moins une supercherie à l'égard des acheteurs qui croient se procurer du sucre d'érable pur et, aussi, à l'égard de ceux qui vendent du sucre ou du sirop d'érable pur. Il y a à peine trois ans qu'on a trouvé dans l'état du Vermont un procédé qui permet de découvrir dans le sucre ou le sirop d'érable la présence d'autres sucres. Peu après cette découverte, le ministère du Revenu de l'intérieur apprit la nouvelle et il est maintenant en état de découvrir la sophistication du sucre d'érable. L'ancien chef de ce département a pris les mesures qui ont été décrites.

Depuis sept ou huit ans, les cultivateurs qui fabriquent du sucre et du sirop d'érable purs se plaignaient des inconvénients auxquels les soumettaient les personnes sans scrupules qui vendaient un mélange de sucre d'érable et de sucre de canne ou de betterave. On dira peut-être qu'il n'y a pas grand mal à cela, toujours est-il que c'est une supercherie. Le sucre d'érable se vend surtout comme un mets exquis et c'est son goût particulier qui le fait apprécier. Ceux qui falsifient ce produit au moyen d'autres sucres s'y prennent ordinairement de cette manière. Il se fabrique beaucoup de ce que j'appellerai du sucre d'érable brut, moins pur, d'une saveur plus forte, d'une coloration plus brune et d'un goût plus fort que l'autre ; bien des gens qui ne s'y entendent pas beaucoup, qui ne sont pas connaisseurs s'imaginent que cet article est du sucre d'érable pur. Or, à vrai dire ce sucre ou ce sirop d'érable fort au goût et d'une couleur foncée n'est pas pur en ce sens que, bien qu'une analyse puisse démontrer que c'est du sucre d'érable véritable, il est malproprement et négligemment fabriqué. Il est noirci par des petits morceaux d'écorce, de branche ou de feuille tombées dans les chaudières qui reçoivent la sève, par les ustensiles mal entretenus, par les procédés de fabrication, de sorte que sa saveur est plus forte et qu'il n'a pas le goût délicat du sucre ou du sirop d'érable de choix. Du vrai sirop ou sucre d'érable bien fait est d'une couleur aussi claire que tout autre sucre et surtout que les sucres adultérés contenant une grands proportion de sucre de canne ou de betterave. Tout dépend des procédés de fabrication et de la propreté qu'on y apporte,

mais le vrai sucre ou sirop d'érable a une saveur délicate, un goût d'érable que n'ont pas les sucres ou sirops sophistiqués. Pour ceux qui ne sont pas connaisseurs, le sucre falsifié peut avoir un goût d'érable, mais il est loin d'avoir cette saveur délicate du vrai sirop ou du vrai sucre, fait proprement et d'après les procédés que je viens d'indiquer.

M. FISHER : Je crois que oui, si le mot " mélange " est écrit aussi visiblement que le mot " érable ". Il serait peut-être opportun de modifier la loi de manière à rendre moins facile la vente d'un mélange pour un produit pur. Je dois dire, cependant, que l'an dernier le département du Revenu de l'intérieur a décidé que ce n'était pas se conformer à l'esprit de la loi que de mettre le mot " mélange " dans un endroit peu apparent et de faire mieux ressortir le mot " érable ". Des étiquettes portant le mot " mélange " dans un endroit peu apparent ont été soumises au département qui a averti les propriétaires qu'ils seraient poursuivis et condamnés à l'amende s'ils mettaient ces étiquettes sur leurs bidons, boîtes ou enveloppes. Il serait peut-être préférable de modifier la loi.

L'honorable député de Jacques-Cartier prétend que le travail du département du Revenu de l'intérieur a été stérile. Comme preuve de son efficacité, je puis dire que le printemps dernier, avant que la saison du sucre d'érable fut réellement ouverte, on a recueilli un grand nombre d'échantillons. En beaucoup d'endroits on ne savait pas encore que le département se livrait à ce travail. Les premiers échantillons recueillis contenaient 24 p. 100 de produits purs. Plus tard, quand il fut généralement connu que les employés du département du Revenu de l'intérieur s'occupaient de cette affaire, d'autres échantillons furent recueillis, et quel fut le résultat ? Mon honorable collègue (M. Brodeur) dit qu'après les poursuites intentées et après la publication dans les journaux des mesures prises contre les falsicateurs, on trouve 63 pour 100 de produits purs et 37 pour 100 de produits falsifiés.

M. MONK : Je crois que si un homme met sur un bidon une étiquette portant les mots " mélange de sirop d'érable ", il peut vendre son produit comme du sirop d'érable, qu'il soit sophistiqué ou non. Il n'y a pas de loi qui l'en empêche. Est-ce vrai ?

M. SPROULE : A quelle époque a-t-on recueilli les derniers échantillons ?

M. FISHER : Un peu plus tard, lorsque la saison des sucres était assez avancée.

M. SPROULE : Dans la partie du pays que j'habite, on n'a jamais mis en vente autant de sucre falsifié que cet hiver.

M. FISHER : Je regrette de dire que j'ai aussi appris qu'on a recommencé à vendre du sucre et du sirop d'érable falsifiés. Je ne sais pas si mon honorable ami a examiné attentivement les étiquettes, car dans beaucoup de cas elles contiennent le mot mélange ou un autre mot qui indique que le produit n'est pas pur.

M. SPROULE : L'étiquette porte les mots " pur sirop d'érable de Québec."

M. FISHER : C'est possible. Je suis certain que le département du Revenu de l'intérieur, qui a recommencé depuis quelques semaines à recueillir des échantillons, en rencontrera beaucoup de cette nature et saura faire son devoir. Il est possible aussi que la punition ne soit pas assez sévère. Je ne sais pas au juste en quoi elle consiste, mais je suis certain que, si le département du Revenu de l'intérieur rencontrer des récidivistes, il sévira avec toute la rigueur possible et si la loi constatait que cela ne suffit pas, il sera possible de modifier cette loi et de ré primer cet abus.

Je suis bien aise de constater que le Canada produit beaucoup de sucre d'érable. A l'époque du recensement, il y a cinq ans, la production a été de dix-sept millions et demi de livres de sucre et de sirop d'érable—chiffre très respectable—et la valeur de $1,750,000. Dans les Cantons de l'Est où cette industrie est exercée sur une grande échelle, elle a fait beaucoup de progrès depuis cinq ans et je n'ai aucun doute qu'à l'heure qu'il est le Canada produit près de $3,000,000 valant de sucre et de sirop d'érable. Les avantages et l'importance de cette industrie sont tels que le Canada devrait faire son possible pour en assurer le succès. Elle rend de grands services aux cultivateurs. Le sucre se fabrique à une saison de l'année où le cultivateur n'a pas autre chose à faire, au moment où les chemins sont impraticables, alors que les travaux de l'hiver sont finis et que ceux du printemps ne sont pas encore commencés. Elle donne un excellent bénéfice pour la mise de fonds et le travail qu'elle exige. Je sais personnellement que, depuis quelques années, on a fait d'assez grandes dépenses pour l'acquisition d'appareils modernes pour la fabrication du sucre d'érable.

Je connais un grand nombre de particuliers qui ont installé des évaporateurs et autres appareils, ont engagé un chiffre important de capitaux dans cette industrie et comptent bien que les profits et les rendements rémunéreront amplement les capitaux ainsi placés. Ces profits, ils ne sauraient les réaliser que si le prix qu'ils touchent est celui du véritable sucre d'érable. Du moment que leur marché est envahi par un article frelaté, il leur devient impossible d'obtenir des profits rémunérateurs de leurs placements. Rien ne les aiguillonnera plus à poursuivre leur exploitation et cette industrie finira virtuellement par disparaître.

Il est une autre considération de haute importance pour notre province, qui s'impose ici. Tant que nos concitoyens seront en mesure d'exploiter avec profit leurs bosquets d'érables, ils les conserveront et en feront comme une réserve forestière, et par

là la province bénéficiera d'une étendue considérable de terres boisées, répandues un peu partout. On sait quels immenses avantages, tant au point de vue de l'agriculture qu'à celui des conditions climatologiques de notre province, découleront de la conservation de ces bosquets d'érables. Le seul moyen d'assurer la conservation de ces bocages d'érables et l'exploitation de l'industrie est d'assurer à ceux qui fabriquent du sirop d'érable pur les bénéfices de leur travail et de leur intégrité. Je ferai observer à l'honorable député (M. Monk) que, bien que je ne songe nullement à faire la besogne du ministère du Revenu de l'intérieur, j'ai entrepris un petit travail qui tournera, je l'espère, à l'avantage de l'industrie. En prévision de la prochaine campagne de fabrication du sucre d'érable, j'ai fait rédiger avec tout le soin possible, dans mon ministère, sur le sucre d'érable et sa fabrication, un petit bulletin qui a été distribué, au cours des deux dernières semaines. Le texte français de ce bulletin a été livré à l'imprimeur en même temps que le texte anglais, mais il ne sera prêt, me dit-on, que la semaine prochaine, et alors il sera distribué immédiatement à des milliers d'exemplaires. Le bulletin ne renferme pas seulement la description du meilleur mode de fabrication, mais il contient aussi le texte de la loi au sujet du frelatage ainsi que des renseignements sur les efforts tentés par le passé et sur ce qu'il faut faire pour protéger les fabricants de sucre d'érable, dans leur industrie. Cette brochure, je l'espère, sera utile à ceux qui se livrent à cette industrie car elle contient de bons conseils sur les moyens qu'ils ont à prendre pour se protéger.

M. MONK : Après l'aveu très important que vient de faire le ministre de l'Agriculture, je tiens à savoir si, au cours de la session, le Gouvernement a l'intention d'apporter à la loi du Revenu de l'intérieur ces modifications qui, de l'avis du ministre (M. Fisher), sont d'urgence, surtout relativement à l'abus qu'on fait du mot " mélanges ". Le ministre de l'Agriculture se propose-t-il, en outre, de présenter, au cours de cette session, un projet de loi dans le sens de la loi statuant sur la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés au commerce, et cela afin de protéger les cultivateurs de la province de Québec contre les injustices signalées.

M. FISHER : J'ai affirmé qu'au besoin, nous prendrions cette initiative ; mais la chose n'a pas encore été jugée nécessaire. Je ne sache pas que la loi statuant sur la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés au commerce puisse s'appliquer à l'industrie en question ; mais, s'il est constaté que par suite de défectuosités dans le texte de la loi, les efforts de mon collègue soient paralysés, alors fidèle à son passé, le ministère de l'Agriculture ne négligera rien pour assurer le bien-être de la classe agricole.

M. G. W. GANONG (Charlotte) : Pour des experts en matière d'industrie sucrière, il est assez comique d'entendre toutes ces observations au sujet de la pureté du sucre d'érable. Qu'on établisse d'abord une loi, tendant à obliger les cultivateurs à fabriquer un sucre d'érable pur, et on obviera ainsi à bien des embarras. Il est possible que la brochure mentionnée par le ministre de l'Agriculture, soit une heureuse innovation et je l'en félicite, mais elle s'arrête à mi-chemin. Je parle ici de science certaine. A titre de fabricant de confiseries, je m'y entends autant que tout autre député en matière de sucre d'érable et je puis affirmer que cette sorte de drogue que vendent nos cultivateurs canadiens sous l'étiquette de sucre d'érable, est tout simplement atroce : c'est l'infériorité de ce produit qui en nécessite l'innocent frelatage par l'addition de sucre raffiné ou autre. On nous vend ce sucre si noir et si impur qu'il est impropre à la consommation. Les confiseurs auxquels on le vend sont obligés de le clarifier, et au cours de cette opération, il se décolore tellement qu'il devient absolument nécessaire d'employer du sucre raffiné, pour lui donner de la couleur et le rendre propre au commerce. Le ministre a mentionné le sucre du Vermont, mais on ne saurait trouver au Vermont d'article de qualité aussi inférieure que celui qui se vend dans la province de Québec et les autres provinces. Par suite de la demande pour le sucre de bonne qualité et grâce à la loi en vigueur, les habitants du Vermont sont forcés de fabriquer un article convenable qui est presque aussi blanc que le sucre de Québec contenant une moitié ou un tiers de sucre raffiné. Obligez d'abord les cultivateurs à nous donner de bon sucre, avant de les autoriser à le placer sur le marché, et alors l'article frelaté ne sera plus en aussi grande demande.

M. FISHER : Je sais que nombre de confiseurs refusent d'acheter de bon sucre d'érable, parce que, disent-ils, le sucre noir se prête mieux aux usages de leur fabrication.

M. GANONG : Il faut distinguer entre confiseurs. J'utilise dans ma fabrique plusieurs chargements de wagons annuellement et sur ces quantités, à peine s'en trouve-t-il une proportion de 10 pour 100 qui soit propre à l'expédition pour les usages du commerce. En outre, il s'expédie de grandes quantités de sucre de la province de Québec et si on le conserve six ou neuf mois, il noircit tellement, qu'il est absolument impossible de le placer sur le marché sans y mêler d'autre sucre, pour lui donner la couleur d'érable ; mais qu'on place sur le marché une qualité de sucre qui ne demande point de frelatage, et on évitera ainsi une foule d'embarras. Les observations au sujet du frelatage du sirop, sont fort légitimes, mais du moment qu'on autorise les mélanges, on encourage

par là même l'altération du sucre, au point que la plupart des gens s'y trompent.

M. R. N. WALSH (Huntingdon) : Je tiens à faire une courte observation à l'appui de la motion à l'étude. Je dois dire d'abord que je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député qui m'a précédé ; car les cultivateurs de la province de Québec se sont toujours fait un légitime sujet d'orgueil de la pureté de leur sucre d'érable, tandis qu'on ne saurait faire le même éloge du produit de la province d'Ontario. La pureté du sucre et des sirops d'érable que nous produisons dans la province de Québec ne saurait faire doute. Et j'espère que le député de Charlotte (M. Ganong), n'a pas oublié que, l'année dernière, je lui ai fait cadeau d'un échantillon, dont il admettra, j'en suis convaincu, la pureté absolue, tout confiseur qu'il est.

M. GANONG : Je l'ai trouvé excellent.

M. WALSH : Eh bien, c'est un produit de la province de Québec. Je le répète, cette province produit des sucres et des sirops d'érable d'une pureté absolue, et si l'on réussit à prohiber l'altération de cet article qui se fabrique après que le sucre a été expédié de notre province, les cultivateurs bénéficieront réellement de la chose. Je ne critique nullement les réformes effectuées par le Gouvernement ; mais nous demandons qu'il soit établi de nouvelles dispositions législatives, non seulement au point de vue de la protection des essences et de la conservation des bocages d'érables dans notre province, mais en outre, au point de vue commercial, afin que le produit de nos érables conserve toute sa pureté, lorsqu'il atteint le consommateur.

(La motion est adoptée.)

## MOTION RELATIVE AU TRACE DU TRANSCONTINENTAL.

M. CROCKET (York, N.-B.) demande le dépôt :

De plusieurs copies de toutes lettres échangées entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, ou tout ministère quelconque, et entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la commission du chemin de fer transcontinental, relativement aux études et au tracé du chemin de fer transcontinental projeté entre Québec et Moncton.

Mon objectif, en présentant cette motion, est de constater s'il est possible de connaître la véritable situation à l'égard de la section Québec-Moncton, du réseau national transcontinental projeté. Au cours de la première semaine de cette session, la Chambre, sur ma demande, a ordonné le dépôt de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement et la commission du chemin de fer transcontinental, au sujet des études et du tracé de la route dans la province du Nouveau-Brunswick. Vendredi dernier, le ministre des Chemins de fer a déposé sur le bureau de la Chambre, un rapport qui ne semble pas contenir toute la correspondance demandée. Il y figure trois lettres. La première de ces lettres, dont l'auteur est feu M. F. D. Wade, président de la commission, en date du 26 avril 1905, est adressée au ministre des Chemins de fer. L'auteur demande au Gouvernement de prendre une décision au sujet des deux routes dans la province du Nouveau-Brunswick. La deuxième lettre, en date du 28 avril, est la réponse du ministre des Chemins de fer à la lettre de M. Wade en date du 26. Dans cette lettre, le ministre demande à M. Wade de lui transmettre un rapport concis sur le résultat des études faites au Nouveau-Brunswick, ainsi que l'expression de son avis sur la route qu'il conviendrait d'adopter entre la jonction de la Chaudière et Moncton. La troisième lettre, en date du 29 avril, n'est qu'un simple accusé de réception de la lettre du ministre des Chemins de fer de la part de M. Wade, qui informe le ministre qu'il a donné à l'ingénieur en chef l'ordre de dresser le rapport voulu. Le seul autre document contenu dans ce rapport est une communication portant la signature de M. Lumsden, l'ingénieur en chef de la commission et adressée aux commissaires du chemin de fer transcontinental, faisant connaître le résultat des études effectuées dans la province du Nouveau-Brunswick. Il n'y figure aucun document antérieur au 26 avril 1905 et rien de postérieur au 29 avril 1905. Il est évident qu'il s'est nécessairement échangé entre le Gouvernement et la commission des chemins de fer sur cette question une volumineuse correspondance qui n'a pas été déposée sur le bureau. Je désire donc demander au ministre des Chemins de fer qu'il nous dise si réellement ce rapport contient toute la correspondance échangée entre le Gouvernement et la commission ou un ministère quelconque, comme le déclare la motion, à l'égard de la question mentionnée.

M. EMMERSON : Monsieur l'Orateur, je pousserai peut-être la courtoisie au-delà des bornes que l'honorable député s'est tracé. Nul député ne doit se permettre de supposer qu'un ministère, quand il fait le dépôt de toute la correspondance se rattachant à une question, retranche quelques documents du dossier. Dans ce rapport, l'honorable député trouvera une réponse complète à l'ordre de cette Chambre et nous avons fait le dépôt de tous les documents compris dans la correspondance.

M. CROCKET : Au sujet des études effectuées dans la province du Nouveau-Brunswick ? La chose m'étonne réellement; car, on le sait, après que le rapport préliminaire de la commission eut été déposé sur le bureau de la Chambre, au cours de la session dernière, et que les résultats des études poursuivies dans la province du Nouveau-Brunswick eussent été livrés à la publicité,

une délégation de cette province se rendit auprès de l'exécutif à l'égard de cette question, et que subséquemment, on ordonna de nouvelles études. En face de ce fait, je suis fort étonné d'apprendre qu'il ne s'est pas échangé de correspondance entre le Gouvernement et la commission des chemins de fer, à l'égard de cet aspect de la question. J'espérais que lorsque ce rapport serait déposé sur le bureau, s'il ne nous rassurait pas sur l'intention du Gouvernement relativement à la construction de la section de ce réseau entre Québec et Moncton, il nous aurait au moins fait connaître la situation actuelle et les faits accomplis à cet égard; mais, je l'avoue, je n'ai pas trouvé dans ce rapport l'assurance sur laquelle je comptais. En présence de ce qui s'est passé, la Chambre ne sera pas étonnée d'apprendre qu'il règne depuis quelque temps un immense sentiment de malaise et d'appréhension dans la province du Nouveau-Brunswick au sujet des intentions du Gouvernement relativement à la section Québec-Moncton ; sentiment qui est allé toujours grandissant et qui finalement a produit chez un grand nombre d'esprits la conviction que le Gouvernement a virtuellement décidé d'abandonner cette partie des travaux. Le même sentiment existe dans les parties de la province de Québec qu'on voulait d'abord faire desservir par ce réseau. Dans toutes les parties du pays se multiplient des rumeurs en ce sens, et ces rumeurs sont propagées par la presse des différentes provinces. J'espère sincèrement que l'avenir prouvera l'inanité de ces rumeurs et de ces craintes, bien que, je l'avoue, l'histoire de ce projet, depuis son origine jusqu'à aujourd'hui, n'offre que trop de circonstances qui tendent à confirmer ces craintes. En premier lieu, c'est un fait parfaitement connu de tous les membres de la dernière législature que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avec laquelle le Gouvernement avait passé ce marché, était hostile à la construction de la section du réseau entre Québec et Moncton, et s'opposait énergiquement à la proposition tendant au prolongement du réseau, de Québec vers l'est jusqu'au littoral canadien de l'Atlantique, et que finalement elle ne souscrivit qu'avec une profonde répugnance au marché dans la teneur où il fut confirmé par le Parlement au cours de la session de 1903. Il n'est pas difficile de comprendre l'attitude de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sur cette question, vu l'identité de ses intérêts avec ceux de la compagnie du Grand-Tronc et eu égard aux énormes intérêts et placements de capitaux effectués par cette dernière compagnie à Portland (Maine), ainsi que dans sa ligne de chemin de fer desservant Montréal et ce port des Etats-Unis. Il est une proposition de toute évidence : c'est que la construction de la section Québec-Moncton et son affermage à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aux termes et clauses du contrat, met virtuellement cette compagnie en concurrence avec son réseau de Montréal à Portland ; et la compagnie du Grand-Tronc aurait tout à gagner en effectuant le transport des marchandises qu'elle récolte dans l'Est, sur les 297 milles de sa propre ligne, de Montréal à Portland ou sur les 318 milles de Québec par Richmond à Portland, au lieu de faire ces transports, de Québec à Halifax, sur un parcours de près de 800 milles, ou de Québec à Saint-Jean sur une distance de 600 milles, dans le but d'expédier ses marchandises par la voie de ports de mer où son seul intérêt serait de favoriser la concurrence d'un port rival.

Voilà le premier aspect de ce marché qui nous a fait concevoir des doutes à cet égard, et ces doutes se sont aggravés et accentués par la révélation du fait que le contrat relatif au chemin de fer transcontinental, confirmé par acte du Parlement contenait une disposition portant que les plans et devis relatifs à la construction de la division orientale, de Winnipeg à Moncton doivent recevoir l'approbation des ingénieurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et que la construction de la ligne doit aussi être conforme à leurs vœux.

L'article de la loi auquel je fais allusion est le paragraphe 7 de l'article 1er. Il est ainsi conçu :

> Afin d'assurer, pour la protection de la compagnie à titre de locataire de la division orientale dudit réseau, la construction économique de ce réseau, de façon à ce que l'exploitation s'en fasse aussi avantageusement que possible, il est par les présentes convenu que les plans et devis relatifs à la construction de la division orientale seront soumis à la compagnie et approuvés par elle avant le commencement des travaux, et que ces travaux s'effectueront en corformité de ces plans et devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef nommé par le Gouvernement et de l'ingénieur de la compagnie collectivement ; et advenant qu'il surgisse quelque différend au sujet de ces plans et devis ou quelque désaccord entre les dits ingénieurs touchant ces travaux, les questions en litige seront décidées par lesdits ingénieurs et par un tiers arbitre, à être choisi en la manière statuée dans l'article 4 du présent traité.

Il convient d'ajouter que, dans son rapport préliminaire en date du 30 mars 1905, déposé sur le bureau de la Chambre, au cours de la dernière session, la commission du Transcontinental déclare que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait déjà approuvé les plans et devis ; mais il ne s'agit sans doute ici que des devis généraux se rattachant à l'ensemble des travaux ; d'autant plus que, d'après le renseignement donné par le premier ministre, en réponse à une question que je lui posais ces jours derniers, il n'est pas une seule partie de la section Québec-Moncton dont le tracé ait été définitivement établi. En outre, il ne faut pas mettre en oubli avec quelle précipitation on a négocié et conclu ce marché avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifi-

que à l'insu du ministre des Chemins de fer du jour (M. Blair). N'oublions pas non plus le chaleureux plaidoyer prononcé par le premier ministre en présentant son projet de loi, au cours de la session 1903, alors que "le flot nous pressait", et qu'il nous adjurait de ne pas temporiser, d'éviter tout retard, de ne pas délibérer et de prendre une initiative prompte et immédiate. Il disait :

L'heure n'est plus aux délibérations, mais à l'action. Nous ne saurions impunément temporiser, parce que l'heure ne souffre pas de retard. Nous ne saurions temporiser, parce qu'à cette époque de merveilleux développements, le temps perdu l'est doublement. C'est un devoir impérieux qui nous incombe à l'instant même. Ce n'est pas demain qu'il faut agir, mais aujourd'hui même, à l'instant, sans perdre une minute.

Avouons-le, c'était là des paroles pleines d'encouragement et d'espoir, qui auraient dû puissamment contribuer à dissiper les appréhensions que faisait naître dans nos âmes l'aversion manifestée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à l'endroit de la section de Québec à Moncton. Nous ne comptions certes pas sur une initiative prompte, instantanée. Personne ne se flattait de l'espoir que l'œuvre serait entreprise à l'instant même, ce jour-là, sans perdre une minute: mais nous espérions que dans le cours d'une année au moins, on pousserait les travaux de la division orientale, en même temps que ceux de la division occidentale. Cependant, nous comprîmes bientôt que si l'heure ne souffre pas de retard, il ne suit ni fatalement ni logiquement de cet axiome qu'il soit impossible de temporiser. Nous constatâmes que force nous était de temporiser ; que le Gouvernement lui-même pouvait attendre, user de temporisation, remettre les choses au lendemain et tromper le peuple. En premier lieu, lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à la suite de l'adoption de cette loi par le Parlement, constata qu'il lui serait impossible de trouver les capitaux voulus pour effectuer ce dépôt de cinq millions de dollars stipulé au contrat et que, sur nombre de points, il serait facile d'apporter au traité des modifications au bénéfice des entrepreneurs, la compagnie, dis-je, n'hésita point à demander au Gouvernement de temporiser et celui-ci ne se gêna nullement d'ajourner l'exécution de l'entreprise, afin d'apporter au traité les modifications désirées. L'affaire resta donc en suspens une année durant, et le Parlement fut convoqué dans le but avoué de modifier le traité, au bénéfice de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette attitude, monsieur l'Orateur, était bien propre à ébranler la confiance qu'avaient fait naître dans les esprits les éloquentes paroles du premier ministre ; elle montra avec quel empressement le Gouvernement accédait aux exigences et cédait à la pression de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; bref, cette attitude contribua puissamment à créer les doutes et les appréhensions dont j'ai parlé.

M. CROCKET.

Il existe plusieurs autres causes d'appréhension ; mais avant d'aborder ce sujet, il convient de rendre ici cet hommage au Gouvernement qu'à une certaine époque, il a fait preuve de célérité et de zèle, à l'égard de la division orientale. Il a semblé en proie à un véritable accès de fièvre, tant que ce beau zèle a duré. La Chambre s'en souvient, le Parlement fut prorogé le 29 septembre, et la date de l'élection fixée au 3 novembre. Ce zèle, cette fièvre d'action coïncidèrent précisément avec la publication de la proclamation prorogeant la Chambre et en ce qui concerne mon comté au moins, s'évanouirent le jour même du scrutin. Dans son premier rapport annuel, déposé sur le bureau il y a deux semaines, la commission du transcontinental nous informe, qu'il a été organisé douze groupes d'arpenteurs, dans le but de faire des études dans la province du Nouveau-Brunswick.

Le 27 septembre, on réunit ces différents groupes à Moncton—deux jours avant la prorogation du Parlement—et coïncidence singulière, au commencement même de la campagne électorale, ces arpenteurs furent envoyés dans tous les districts de la province, et la plupart d'entre eux vers les districts qui renferment la plus forte population d'électeurs. Bien que dans le contrat relatif au Transcontinental, il soit stipulé que le tracé de ce réseau serait établi dans la partie centrale du Nouveau-Brunswick par la route la plus directe et la plus facile ; bien que, au cours du débat sur ce projet de loi, le premier ministre, de concert avec le ministre des Finances et le ministre actuel des chemins de fer, eut clairement donné à entendre qu'on se proposait de construire ce réseau au centre de la province du Nouveau-Brunswick, d'Edmundston à Moncton, à travers la partie non colonisée, on détacha, au commencement même de la campagne, quatre groupes d'arpenteurs vers un territoire où, s'il faut ajouter foi aux affirmations formulées par les ministres que je viens de mentionner, on n'avait jamais songé à établir le tracé de cette voie ferrée.

Dans le comté d'York que j'ai l'honneur de représenter ici, on se mit à l'œuvre et pendant quelque temps, on poussa les travaux avec une véritable fureur. Pour montrer toute la hâte qu'on y a apportée, relatons le fait de ce marchand de Fredericton dont la fidélité au parti du libre-échange et de l'économie semblait prêter au doute ; on l'obligea à signer le bulletin de présentation du candidat au Gouvernement, à l'heure même où il acceptait une commande de fournitures pour la commission du Transcontinental et il lui fallut discuter en même temps la probabilité de futurs achats à son établissement. Fredericton se vit envahi tout à coup par ces différents groupes : arpenteurs-géomètres, porte-chaîne, ouvriers, porteurs de boussoles topographiques, bûcherons, tous ces employés arrivèrent à la fois, se poursuivant en tous sens à travers

la vallée du fleuve Saint-Jean; on les vit parcourir la ville de Saint-Jean, jalonnant une des principales routes de la ville chaînant dans la vallée, partout enfin où leur œuvre pouvait mieux se déployer aux regards de la foule. Et quant aux électeurs de la fertile vallée du Saint-Jean, auxquels on ne prêtait pas tout le discernement dont ils ont fait preuve plus tard, on se flattait de l'espoir qu'ils entendaient déjà le sifflet des locomotives et voyaient de leurs propres yeux ces immenses trains du Transcontinental filant à toute vapeur devant leurs maisons d'habitation et à travers la belle ville de Fredericton.

Or, tout ce beau feu, toute cette mise en scène durèrent bien jusqu'au jour du scrutin. Dans le rapport déjà mentionné, il est affirmé que les deux groupes, celui chargé de faire des études dans la vallée du fleuve Saint-Jean à partir de Fredericton et l'autre groupe, en aval du fleuve, de Woodstock à Fredericton, se rencontrèrent vers le 1er novembre et qu'on les détacha vers le centre de la vallée. On avait exécuté, je crois, certains travaux sur d'autres sections de la route, comprises dans ce qu'on pourrait appeler la route du fleuve, de Chipman à Fredericton et de Woodstock à Andover. Mais le rapport indique qu'après la clôture de l'exercice, il ne s'est pas exécuté d'études sur une partie quelconque de la route du fleuve. Afin de dissiper tout doute sur l'attitude adoptée par les trois membres du cabinet en question, au cours du débat relatif au Transcontinental dans cette Chambre, touchant la route à adopter, relisons ensemble le texte même des paroles prononcées par ces messieurs. D'abord, voici comment s'est exprimé le premier ministre :

A Edmundston, cette ligne se raccordera avec le réseau de chemins de fer qui se relient directement avec Saint-Jean. De la ville d'Edmundston, le chemin de fer se dirigera vers l'Est jusqu'à la ville de Moncton ; mais par quelle route, c'est là chose impossible à déterminer pour le moment ; peut-être sera-ce par voie de Chipman ou à proximité de Chipman ; à tout événement, de ce point il est impossible d'établir avec précision le tracé ou de dire ce qu'il sera, en définitive. Qu'il suffise de dire que nous désirons établir le meilleur tracé possible et choisir la ligne la plus directe entre Lévis et Moncton.

Ecoutons maintenant le ministre des Finances :

Le tracé que nous nous proposons de suivre pour la construction de ce réseau aujourd'hui est virtuellement une des trois lignes principales qui ont fait l'objet de l'examen, et d'un rapport favorable des arpenteurs-géomètres employés à la construction de l'Intercolonial dès 1864.

Cela se rattache, il est vrai, aux tracés de sir Sandford Fleming et une des lignes qu'il avait tracées touchait la ville de Fredericton, mais elle venait directement de Tobique et ne suivait pas la vallée du fleuve Saint-Jean. Il est donc évident que dans la pensée du ministre des Finances, cette voie ferrée ne doit pas suivre la vallée du fleuve Saint-Jean. Voici maintenant certaines observations formulées par le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) :

J'ai reçu, ces jours derniers, une lettre d'un ingénieur qui a été employé à ces études...

Il s'agit ici, sans doute, des levers de plans effectués en 1890 par M. Davie, pour le chemin de fer Témiscouata, avec la coopération de la compagnie du Grand Tronc.

—confirmant ce que j'ai avancé et ce tracé ne suit point la vallée du fleuve Saint-Jean comme l'honorable député l'affirme...

Il fait ici allusion au député de Lanark-sud (M. Haggart).

Il a emprunté des citations au rapport en question, pour prouver que tout tracé établi entre Edmundston et Moncton doit nécessairement suivre la vallée en aval du Saint-Jean ; puis il nous 'a fait étudier le tracé actuel du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Woodstock ; puis il nous a conduits par la route du fleuve, suivant les sinuosités du Saint-Jean jusqu'à Fredericton. Il lui a été impossible d'atteindre Gibson par l'une ou l'autre route. Sans doute, ces routes sont excellentes. Je ne révoque nullement leur mérite en doute, mais je sais que ce ne sont point des routes centrales ; ni l'une ni l'autre ne constitue un tracé central à travers la province du Nouveau-Brunswick ; ni l'une ni l'autre n'est la route la plus courte ; ni l'une ni l'autre de ces routes condamnées par sir Sandford Fleming n'est celle à laquelle j'ai fait allusion, celle qui a fait l'objet de ses études en 1890, qui est susceptible de fournir une ligne à trafic et propre au développement d'une vaste étendue de pays, doté de grandes ressources.,

Relativement au tracé du chemin de fer à travers le centre de la province, le miuistre des Chemins de fer, parlant du tracé à partir d'Edmundston, s'exprime en ces termes :

—de là, se rendant jusqu'à Grand-Falls et plus loin, en traversant une contrée se prêtant admirablement à la construction d'un chemin de fer ; car je parle ici en connaissance de cause, puisque j'ai parcouru ce pays en tous sens. . . . J'ai fait quelques courses à travers ce qu'on appelle la vallée de Gaspereau, et je l'affirme sans hésitation, c'est une des plus riches vallées, une des contrées les plus riches de promesses au point de vue agricole, bref, une des magnifiques contrées qu'il n'ait jamais été donné de visiter, au Nouveau-Brunswick.

Ces extraits du compte rendu des débats de 1903 prouvent qu'à cette époque, au moins, le Gouvernement n'avait point l'intention de construire cette route, en suivant la vallée du fleuve Saint-Jean. A l'appui de ce que j'avance, je rappellerai qu'à l'époque des débats sur ce projet de loi, le comité des chemins de fer fut saisi d'une résolution spéciale se rattachant à l'établissement du tracé dans la vallée du fleuve Saint-Jean et que cette résolution fut repoussée par la majorité libérale dans cette Chambre, et entre autres, je regrette de le

dire, par un collègue représentant un comté en faveur duquel se faisait cette revendication. Je trouve une nouvelle confirmation de ce que j'avance dans le fait que l'amendement, proposé par le député de King et Albert (M. Fowler), demandant la construction de cette ligne de chemin de fer par voie de Fredericton a été rejeté par la majorité libérale dans cette Chambre. Tous ces incidents relatifs aux études et au tracé de la route dans la province du Nouveau-Brunswick ne sont donc pas de nature à inspirer une bien vive confiance ni aux citoyens de Fredericton ni aux habitants de la vallée du Saint-Jean.

J'ai déjà fait allusion au premier rapport annuel présenté par la commission du Transcontinental et qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y a quelques semaines. J'ai fait une consciencieuse étude de ce rapport, et je désire mettre bien en relief certains faits, certains incidents qui, à mon sens, prouvent clairement que les arpenteurs n'ont guère tenu compte des mérites de la route du fleuve Saint-Jean. D'abord, il y eut douze groupes d'arpenteurs organisés au Nouveau-Brunswick, et chargés de faire des études en divers endroits. Sur ces douze groupes, c'est à peine s'il en fut détaché quatre pour travailler sur la route du fleuve ; les huit autres groupes travaillèrent exclusivement sur la route de l'intérieur.

Des quatre groupes qui travaillaient sur la route du fleuve, je constate que trois d'entre eux ont consacré plus des deux tiers de leur temps aux arpentages sur la route centrale et qu'un seul groupe, le n° 5 a travaillé exclusivement sur la route du fleuve. Ce groupe travailla du 24 septembre au 1er novembre, soit 26 jours, de Woodstock jusqu'au fleuve; et du 1er novembre au 22 décembre, soit 45 jours, de Grand-Falls à Andover, des deux côtés du fleuve; c'est-à-dire que ce groupe a consacré 71 jours aux études de la route du fleuve, tandis que les trois autres groupes utilisés sur cette route, consacrèrent, je le répète, les deux tiers de leur temps à la route centrale. Il s'agit ici des groupes numéros 3, 4 et 11. Le groupe n° 3, a travaillé 78 jours, du 27 septembre au 30 décembre, de Chipman à Fredericton, tandis qu'il consacra 80 jours, du 1er janvier au 13 avril, à l'étude de la route centrale, de Tobique en gagnant l'est; et du 14 mai au 30 juin, ce groupe a poursuivi ses travaux, sur la route centrale, de Chipman jusqu'à Armstrong's Brook, pendant 41 jours. Ainsi, ce groupe a consacré 130 jours à la route centrale et 78 jours à la route du fleuve. Le groupe n° 4 a été occupé du 27 septembre au 1er novembre, de Fredericton en remontant le fleuve, soit 26 jours. Du 1er novembre au 27 novembre, soit 24 jours, ce groupe travailla d'Edmundston à Grand-Falls, territoire commun aux deux routes. Puis de Boleston, sur l'Intercolonial, en gagnant l'ouest, ce groupe a travaillé pendant 21 jours, c'est-à-dire que ce groupe a consacré 162 jours à l'étude de la route de l'intérieur, et 26 jours à l'étude de la route du fleuve. Du 19 octobre au 30 décembre, le groupe n° 11 fit des études à partir de Woodstock en remontant le fleuve Saint-Jean, soit pendant 63 jours, et du 1er janvier au 2 avril, pendant 80 jours dans le pays arrosé par le Miramichi.

Les huit autres groupes ont consacré à l'étude de la route centrale le nombre de jours qui suit : groupe n° 1, 197 jours ; groupe n° 2, 141 jours ; groupe n° 7, 131 jours ; groupe n° 8, 144 jours ; groupe n° 9 174 jours ; groupe n° 10, 141 jours ; groupe n° 12, 36 jours, soit une totalité de 964 jours.

En outre, le groupe, n° 6, a travaillé exclusivement sur la route de l'intérieur et le nombre de jours n'est pas mentionné. Dans l'hypothèse où le chiffre le plus minime de jours qui figurent dans ce tableau, c'est-à-dire 131 jours, aient été consacrés à l'étude de la route de l'intérieur, nous constatons que ces huit groupes auraient consacré 1,095 jours à la route centrale, soit, en sus des 372 jours que les trois autres groupes ont consacrés à la route du fleuve, une totalité de 1,467 jours à l'étude de la route centrale, comparativement à 238 jours consacrés à la route du fleuve. Monsieur l'Orateur, voilà une statistique qui démontre clairement que ces groupes d'arpenteurs n'ont pas suffisamment tenu compte des mérites et des titres incontestables de la route de la vallée du fleuve Saint-Jean. Je remarque aussi en parcourant ces rapports, qu'on n'a étudié qu'une seule ligne, à titre de proposition alternative, relativement à la route du fleuve Saint-Jean, c'est-à-dire de la ville de Grand-Falls jusqu'à Andover, des deux côtés de la rivière; tandis que d'un bout à l'autre de ce rapport, il est souvent fait mention d'études faites sur la route de l'intérieur, à titre de propositions alternatives et de tentatives en vue d'améliorer et d'abréger les différents tracés. Ce rapport est en date du 30 juin dernier. Dans le récit des travaux du groupe n° 4, je trouve une preuve à l'appui de ce que j'ai avancé:

Ce groupe fut congédié le 15 avril, mais le 6 juin, on le réorganisa de nouveau, en lui donnant pour instructions de commencer leurs travaux à partir de leur ancienne jonction avec l'Intercolonial à l'ouest de Bolestown, et de pousser leurs travaux en gagnant l'ouest, en cherchant à améliorer et à abréger leur tracé préliminaire. Le 30, ils étaient encore à l'œuvre.

Ainsi en est-il à l'égard du groupe n° 6. Les membres de ce groupe se réunirent le 27 juin, et on donna ordre de retourner dans le même district, afin d'établir de nouveaux tracés en vue d'améliorer et d'abréger leur tracé primitif. Quant au groupe n° 9, il traça aussi plusieurs lignes à titre de propositions alternatives, et ainsi de suite.

Voici ce que je lis au sujet du groupe n° 11 :

Ce groupe termina ses études vers la fin de l'année, et alors il se rendit au sommet du ruisseau Lindsay sur la chaîne Miramichi, et de ce point poursuivit son tracé vers le nord-est jusqu'aux lacs Gulquack, en vue de constater s'il serait possible de découvrir un sommet moins élevé, pour traverser cette chaîne de montagnes.

Ainsi, le rapport prouve clairement qu'on a tenté tous les efforts voulus, afin d'abréger dans la mesure du possible le tracé de l'intérieur ou de la partie centrale, mais qu'on n'a, pour ainsi dire, fait aucun effort afin d'abréger la ligne de la route du fleuve. J'ai lu avec grand plaisir et tout à mon bénéfice le rapport dressé par sir Sandford Fleming, au sujet des études qu'il a effectuées au cours de l'année 1864, afin d'établir le tracé de l'Intercolonial qui était alors à l'état de projet. J'ajoute que j'ai été frappé de la richesse des détails et des renseignements fournis par sir Sandford Fleming dans ce rapport, et cette richesse de détails contraste fortement avec les maigres renseignements contenus dans le rapport de la commission du Transcontinental. Ainsi toutes les lumières que cette commission nous fournit au sujet des distances de ces deux routes dans la province du Nouveau-Brunswick, se résument à ce renseignement que j'emprunte à leur rapport préliminaire :

| Route riveraine. | Milles. |
|---|---|
| De Moncton à Grand-Falls, par la rivière au Saumon (près Chipman), Fredericton, Woodstock et Andover.. | 249 |
| De Grand-Falls à Edmundston .... .. | 37 |
| D'Edmundston à la frontière qui sépare le Nouveau-Brunswick de la province de Québec .... .... ..... .... | 25 |
| De la frontière au point de jonction avec les brigades d'ingénieurs du district " B ".. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 22 |
| | 333 |

| Route de l'intérieur. | |
|---|---|
| De Moncton à Grand-Falls.. .. .. .. .... | 232 |
| De Grands-Falls à Edmundston.. .. .. .. | 37 |
| D'Edmundston à la frontière qui sépare le Nouveau-Brunswick de la province de Québec .... ..... .... .. | 25 |
| De cette frontière au point de jonction avec les brigades d'ingénieurs du district " B ".. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 22 |
| Longueur totale ..... ..... .... | 316 |

Tels sont à peu près tous les renseignements qui nous ont été fournis jusqu'à présent par la commission du chemin de fer transcontinental sur les distances relatives de chacun de ces tracés projetés. La Chambre remarquera que nous n'avons que des données générales sur deux vastes étendues de territoire comprises l'une entre Moncton et Grand-Falls, par la rivière au Saumon, Fredericton, Woodstock et Andover, 249 milles ; l'autre à l'intérieur entre Moncton et Grand-Falls, 232 milles. Il me paraît étrange qu'on n'ait songé à nous donner la distances qu'à partir de Grand-Falls jusqu'au district " B " des ingénieurs. En effet, le rapport explique : de Grand-Falls à Edmundston, 37 milles, d'Edmunston à la frontière provinciale, 25 milles et de la frontière au camp des ingénieurs du district " B ", 22 milles. Cette absence de détails m'a paru d'autant plus étonnante, que ce sont exactement les avantages respectifs de ces deux tracés que nous voulons connaître. Nous aurions dû avoir, au moins, la distance entre Moncton et Chipman, et entre Chipman et Fredericton, qui est la capitale de la province et une ville considérable. Nous n'avons pas non plus la distance entre cette dernière ville et Woodstock, autre centre important, ni entre Woodstock et Grand-Falls. Au contraire on a groupé dans un même total général, 249 milles, toutes ces divisions importantes. Voici encore à l'appui de mon raisonnement, un détail étrange tiré du rapport. Dès qu'il s'agit du district " B ", où il n'y a plus l'embarras du choix entre deux routes rurales, les données sont beaucoup plus détaillées comparativement à celles que nous avons concernant le Nouveau-Brunswick. Par exemple, voici comment est désigné le district " B " dans le rapport :

TABLEAU ESTIMATIF DES DISTANCES.

| Brigade. | De | A | Ingénieur dirigeant. | Distance estimative. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | Milles. |
| | Frontière, province de Québec.. | Chemin de St. Alexandre.... | A. F. Macallum..... ..... | 52·0 |
| 1 A | Chemin de St-Alexandre..... | " St. Philippe ..... | E. H. Pierce..... ..... | 23·5 |
| 1 | " St-Philippe ..... | St-Marcel..... | P. C. Talbot.. ..... | 40·5 |
| 2 | St-Marcel . . . ..... | St-Philémon ..... ..... | C. Garnet ..... .. | 34·0 |
| 3 | St-Philémon..... ..... | St-Jean-Chrysostôme..... | C. A. d'Abbadie. . . . .... | 60·0 |
| 4 | St-Jean-Chrysostôme..... | Frontière, comté de Portneuf.. | E. A. Hoare ..... ..... | 16·0 |

Il me semble que les deux tracés ont été étudiés bien différemment par leurs brigades respectives d'ingénieurs. Puisqu'il y avait deux routes rivales dans le Nouveau-Brunswick, il était bien plus nécessaire, à mon sens, de donner tous les détails sur chacune de ces sections, tels que les ingénieurs les ont constatés, que de s'appliquer à les énumérer pour la route du Nouveau-Brunswick à Québec.

Je mettrai en regard les données d'un tracé que fit sir Sandford Fleming en 1864 et celles que nous avons maintenant devant nous. Le tracé direct de sir Sandford Fleming était entre Rivière-du-Loup et Apohaqui, et était subdivisé en huit lots, ainsi :

| | Milles. |
|---|---|
| De Rivière-du-Loup à Trois-Pistoles.. .. | 24·5 |
| De Trois-Pistoles aux Fourches de la rivière Verte.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 82·7 |
| Des Fourches de la rivière Verte à Ristigouche.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 32·3 |
| De Ristigouche à Tobique.. .. .. .. .. | 45·5 |
| De Tobique à Keswick Summit, Petite rivière.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 61·6 |
| De la petite rivière au Ruisseau au Charbon.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 26·3 |
| Du Ruisseau au Charbon à Apohaqui.. .. | 31·6 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 360·0 |

La longueur de chacun de ces lots est indiquée exactement avec en plus les traits caractéristiques, les rampes, les courbes et les avantages et inconvénients du pays relevés dans chacun d'eux. Quiconque lit ce rapport peut se former de lui-même une conception juste des avantages et des inconvénient qu'offre chacun de ces lots. Lisons, par exemple ce qu'il écrit du lot compris entre Keswick Summit et la Petite rivière, par voie de Fredericton :

Lot de Keswick—Petite rivière.

La ligne s'engage dans la vallée de Keswick près de la source de la branche ouest de la rivière et la traverse jusqu'au fleuve Saint-Jean. Il se peut que la branche de l'est offre un accès plus facile à la vallée principale de la rivière Keswick, mais la saison avancée m'a empêché de faire des relevés exacts de cette route.

A partir du neuvième mille, la ligne suit les sinuosités de la rivière qu'elle traverse à divers endroits et s'achemine dans la plaine jusqu'à la rive nord du fleuve Saint-Jean, sur une distance de 29 milles. Sur un parcours de 20 milles, jusqu'à cet endroit, les rampes sont très faciles, ne dépassant à aucun point 40 pieds par mille et s'abaissant presque partout à moins de 20 pieds par mille.

A partir de l'embouchure de la rivière Keswick, la ligne longe la rive nord du fleuve Saint-Jean sur un niveau presque plat et traverse la rivière Nashwaaksis, distante de 37 milles. A la hauteur du trente-huitième mille et demi, elle atteint le passage d'amont de Fredericton et au trente-neuvième mille le passage d'aval de la même ville ; puis à environ trois quarts de mille plus loin, elle traverse l'importante rivière Nashwaak qui a 500 pieds de largeur. A une distance sur l'autre côté de cette rivière, la ligne s' loigne des bords du fleuve Saint-Jean et, contournant la montagne de Barker, elle se dirige dans une direction est, avec pentes et rampes faciles vers la Petite rivière, où se terminent les études topographiques de ce lot. La construction des ponts sur ce lot est comparativement peu dispendieuse.

Je crois que nous trouverons facilement entre la rivière Keswick et la Petite rivière, toute la pierre requise pour les ponts et ponceaux. Quoique le ballast ne soit pas de la meilleure qualité, il s'en trouve en abondance. Le bois pour les traverses est la pruche, le sapin et le cèdre.

Puis, relativement à la Petite rivière, le lot du ruisseau au Charbon, il dit :

Lot de la Petite rivière et Ruisseau au Charbon.

A partir de la Petite rivière, la ligne se dirige vers l'est jusqu'à la tête de la navigation du Grand lac. Sur ce parcours, les pentes et rampes sont faciles. Au neuvième mille, la ligne traverse la rivière Newcastle et s'approche de plusieurs mines de houille, qui s'annoncent à la surface par un minerai d'assez bonne qualité.

Puis, en termes généraux, il dit :

Constatations générales.

Le parcours de cette ligne entre Rivière-du Loup et la partie sud du Nouveau-Brunswick affecte généralemental la ligne droite et suit à quelque distance la frontière de l'est de l'état du Maine. La ligne est généralement droite dans la direction de Saint-Jean et jusqu'à Fredericton. Mon intention était de trouver le tracé le plus court entre ces deux villes sur la rive est du fleuve, dont la traversée présente quelque difficulté.

A cause des obstacles qui rendent difficile l'accès de Saint-Jean, par la côte sud du fleuve, j'ai jugé nécessaire de contourner la tête du Grand lac et ce tracé, malgré le détour, est très avantageux pour opérer, à Apohaqui, un raccordement avec le chemin de fer existant, qui conduit à Saint-Jean. Je crois que ce tracé est le plus direct possible pour atteindre cette ville.

Il fait remarquer ensuite que :

Adaptabilité du sol à la culture.

Entre la rivière Miramichi, sur le tracé, et le fleuve Saint-Jean, à Frédéricton, il y a presque partout des bois francs de belle venue et à en juger par les quelques défrichements que j'ai aperçus dans la région inférieure de la vallée de la rivière Keswick, le sol doit être très fertile. La forêt est déjà déboisée et le sol défriché sur une distance de 25 milles au nord-ouest de Fredericton. Entre le tracé à Fredericton et la tête du Grand lac et le fleuve Saint-Jean, le terrain est bas, mais d'excellente qualité. Il est de qualité médiocre entre le Grand lac jusqu'au sud à travers les gites de houille. En deça d'Apohaqui, la ligne traverse la vallée du ruisseau de Studholme Mill, dont le sol est très riche, produisant chaque année des quantités considérables de pommes de terre, d'avoine, de sarrasin, et de foin.

Il ajoute encore :

En adoptant un tracé relevé soigneusement, l'été dernier, par M. Burpee, pour le gouverne-

ment du Nouveau-Brunswick, et en traversant le fleuve près de Fredericton, on atteint bien plus directement Saint-Jean par voie d'Oromocto et de la vallée de Douglas, la plus courte et la plus centrale entre le Canada et le port de Saint-Jean, sur l'Atlantique.

Sir Sandford Fleming donne les rampes qui se rencontrent sur chaque lot, le nombre de milles en terrain plat, le nombre de milles qui ont une rampe de 30 pieds par mille et ainsi de suite. De cette façon, quiconque consulte les relevés peut tracer le parcours de la ligne et en connaître tous les avantages et les inconvénients naturels. Les rapports de la commission du Transcontinental ne nous donnent rien de tel ; ils ne nous donnent que la désignation générale que j'ai citée et que d'aucuns, parmi les partisans de la route du fleuve Saint-Jean, regardent d'un œil suspect. En sus du tracé principal dont je viens de parler, sir Sandford Fleming a fait les relevés de douze tracés différents entre Rivière-du-Loup et le chemin de fer Européen et Nord-Américain, six desquels passent à Fredericton. Il décrit ainsi le deuxième de ces tracés :

N° 2.—La ligne traverse la rivière du Loup et atteint Saint-Basile sur la rivière Saint-Jean par la vallée de la Madawaska, puis, traversant la Grand'rivière à environ dix milles de son débouché, elle passe à environ cinq milles à l'est de Grand-Falls et traverse la rivière Tobique à une quinzaine de milles de son embouchure ; elle traverse ensuite les rivières Ottelock et Munquart et va jusqu'au fleuve Saint-Jean au ruisseau des Bois Francs ; elle traverse le fleuve Saint-Jean et va se raccorder, à 4 milles à l'ouest de Woodstock, avec le chemin de fer existant de Saint-André.

Il donne les distances suivantes : de la Rivière-du-Loup à la jonction de Newburg, 223 milles ; le long du chemin de fer jusqu'au prolongement projeté à l'ouest de Saint-Jean, 45 milles ; le long du tracé piqueté dans la vallée de Douglas, jusqu'à Saint-Jean, 82 milles, longueur de cette route 350 milles, ou en ajoutant les 123 milles qui séparent la jonction de la Chaudière de la Rivière-du-Loup, une distance totale de 473 milles entre cette jonction et le point d'intersection avec le chemin de fer Européen et Nord-Américain.

M. EMMERSON : Est-ce qu'Apohaqui est l'objectif de toutes ces routes ?

M. CROCKET : Oui ; il s'en trouve qui ont Moncton pour objectif, mais je n'en parlerai pas. Le tracé n° 3 dit :

N°3.—De Rivière-du-Loup à Grand-Falls, où la ligne traverse la rivière au Saumon et la rivière Tobique ; puis aux sources de la rivière Munquart, qu'elle traverse et va se relier à la ligne tracée par M. Burpee à Fredericton.

M. Fleming dit de cette route :

Celle-ci est probablement la ligne la plus courte de toutes celles qui sont susceptibles d'exécution entre Rivière-du-Loup et Saint-Jean. Elle traverse et retraverse non moins de deux fois, sans jamais s'en éloigner de plus de dix milles, une ligne à vol d'oiseau tirée entre les points extrêmes et l'angle nord-est du Maine. Il faut admettre l'incertitude relative à la construction de cette ligne entre les fourches de la rivière Miramichi et la rivière Tobique, et entre la rivière au Dégel et Rivière-du-Loup, à cause de l'imperfection des relevés sur ces lots, mais il y a tout lieu de croire qu'après étude sérieuse, on pourrait tracer une ligne tout aussi avantageuse qu'à travers les autres lots. Cette route nécessiterait un pont très dispendieux sur le fleuve Saint-Jean près Fredericton, et un autre sur la même rivière à Saint-Jean.

Il n'y a plus lieu de s'occuper aujourd'hui de construire un pont à Fredericton, le Gouvernement ayant comblé cette nécessité lorsqu'il était question de construire l'embranchement de Harvey-Salisbury. Ce pont est disponible pour le Transcontinental. La distance de la Rivière-du-Loup à Fredericton est 235 milles ; de Fredericton à Saint-Jean, par Oromocto et la vallée de Douglas, 66 milles, total de 301 milles entre Rivière-du-Loup et Saint-Jean ou de 424 milles entre la jonction de la Chaudière et Saint-Jean. Le tracé n° 4 s'étend depuis Rivière-du-Loup par les lacs de Squatook et les sources de la rivière des Iroquois jusqu'au lac Rivière-Verte ; de là à la branche ouest de la rivière Ristigouche ; le long de cette rivière jusqu'aux sources de la Grande-rivière et de là enfin, par Deux-Ruisseaux, la rivière Tobique, la branche nord de la rivière Miramichi et la vallée de la rivière Keswick, à Fredericton. La distance de Rivière-du-Loup à Fredericton par cette route est de 260 milles; de Fredericton à Saint-Jean, par Oromocto et la vallée de Douglas, il y a 66 milles ; total, 326 milles, ou 449 milles de la jonction de la Chaudière à Saint-Jean. Le tracé n° 5 s'étend depuis Rivière-du-Loup par les lacs à l'Ile et à l'Aigle, la branche sud-est de la Toledi, la branche nord-ouest de la rivière Verte, le ruisseau Boston, les Deux-Ruisseaux, la branche nord de la rivière Miramichi, Keswick jusqu'à Fredericton, distance de 262 milles ; de Fredericton à Saint-Jean par Oromocto et la vallée de Douglas, 66 milles, total de 328 milles de Rivière-du-Loup à Saint-Jean et de 451 milles de la jonction de la Chaudière à Saint-Jean. Le tracé n° 6 est semblable à celui qu'à relevé sir Sandford Fleming en 1864. De Rivière-du-Loup à Fredericton et de la tête du lac à Gravel à Apohaqui, la distance est 343 milles ; d'Apohaqui à Saint-Jean, 37 milles ; total 380 milles, ou 503 milles de la jonction de la Chaudière.

J'ai parlé des différents tracés que nous a laissés sir Sandford Fleming, pour montrer avec quelle perfection il a accompli sa tâche et pour montrer aussi qu'il y a bien d'autres routes, à part les deux qu'on nous propose, pour construire le Transcontinental. Les extraits que je viens de lire font voir un contraste frappant dans la manière

avec laquelle les études topographiques ont été conduites pour fixer le tracé de l'Intercolonial en 1863 et en 1864, et la manière avec laquelle ont été conduites celles qu'a ordonnées la commission du chemin de fer transcontinental pour le tracé qui nous intéresse.

J'ai parlé de la grande activité qu'on a déployé dans la vallée du fleuve Saint-Jean pendant les élections de 1904. Voici à ce sujet ce que je trouve dans une entrevue que le regretté M. Wade, alors président de la commission, donnait au "Telegraph", de Saint-Jean, pendant cette période d'agitation électorale. Je cite du "Telegraph" du 17 octobre 1904 :

M. F. B. Wade, président de la commission, a déclaré hier au soir, qu'il aurait assez de renseignement, dans deux mois, pour dire lequel des deux tracés dans le Nouveau-Brunswick serait déclaré le meilleur pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Nous faisons deux tracées différents dans le Nouveau-Brunswick, entre Grand-Falls et Moncton ; l'un dans la vallée du fleuve Saint-Jean jusqu'à la rivière Nashwaak, et l'autre à travers les terres Plaster-Rock et Boiestown. Nous savons que le tracé est avantageux dans la vallée, mais les rampes détermineront la valeur de l'autre tracé. Nous devrions être assez renseignés, dans deux mois d'ici, pour nous permettre de faire un choix de la meilleure route dans le Nouveau-Brunswick. Nous avons été agréablement surpris des avantages naturels et des ressources de la vallée du fleuve Saint-Jean. Nous avons trouvé les ingénieurs activement à l'œuvre et l'ingénieur divisionnaire, M. Dunn, est très satisfait du personnel des différentes brigades.

M. Wade a déclaré que les travaux d'études avançaient rapidement dans la province de Québec. La loi stipule que la construction devra se faire simultanément sur toute la ligne ; nous avons adopté le même plan pour les études topographiques. Nous espérons que dès les premiers jours du printemps, les travaux seront assez avancés pour nous permettre d'adjuger des entreprises de construction aux deux extrémités de la ligne—de Moncton vers l'ouest, de Québec vers l'ouest et de Winnipeg vers l'est.

Les partisans de la route de la vallée du fleuve Saint-Jean ont feuilleté inutilement les rapports de la commission du Transcontinental dans l'espoir de trouver quelque allusion aux grands avantages qui avaient si favorablement impressionné M. Wade. En effet, ces rapports ignorent complètement la route de la vallée du fleuve Saint-Jean ; ils ne font aucune mention de ses véritables mérites, tandis qu'ils ont épuisé tout ce qui pouvait se dire en faveur du tracé de l'intérieur. Les rapports préliminaires dont j'ai déjà parlé font une mention spéciale de deux des principaux avantages supposés du tracé central, nommément la valeur des forêts vierges, entre Tobique et le fleuve Miramichi, et l'abondance du gibier dans ce pays de merveilles. M. Dunn dit que c'est la région la plus giboyeuse qu'il y ait dans toute l'étendue du Canada. Selon moi, voilà deux excellentes raisons pour que le chemin ne doive pas être construit dans la partie centrale de la province. La construction d'un chemin de fer à travers les forêts incultes détruirait la valeur que leur suppose la commission. Personne n'a plus d'objection à la construction de cette ligne au centre des terres boisées que les propriétaires de ces terres, à cause du danger de l'incendie. Le résultat ne serait pas plus heureux au point de vue de la valeur giboyeuse de cette contrée. Il est certain que le gibier serait exterminé sur une étendue de plusieurs milles au moins chaque côté de la ligne, de sorte que les raisons invoquées en faveur de la construction de la ligne sont plutôt défavorables au projet.



Aux termes d'une interview donnée dans le mois d'octobre, pendant la campagne électorale, M. Wade, alors président de la commission, déclara qu'en moins de deux mois, il aurait suffisamment de renseignements pour lui permettre de faire un choix entre ces deux tracés. Eh bien, monsieur l'Orateur, ces deux mois sont passés et dix-sept autres aussi, et franchement nous sommes encore plus éloignés de la détermination d'un tracé dans le Nouveau-Brunswick qu'au temps où M. Wade donna son interview. Nous avons, outre la déclaration de M. Wade, l'extrait suivant dans le rapport provisoire de la commission, daté du 31 mars 1905 :

La commission possède assez de renseignements pour lui permettre d'arriver à une décision concernant le choix d'un tracé, soit celui de Fredericton et le fleuve Saint-Jean, soit celui de l'intérieur.

Le rapport dit encore :

A ce sujet, notre intention est de commencer les opérations du tracé des lots A et B, dès que la température le permettra, probablement dans la première semaine de mai. Nous espérons que ces opérations seront terminées assez à bonne heure sur les lots A, B et F pour nous permettre de demander des soumissions au commencement de l'automne.

Puis, le ministre actuel des Chemins de fer (M. Emmerson) a déclaré, dans le mois d'août, à Halifax, et je prends ses paroles dans un journal de Fredericton, organe de l'honorable ministre.

M. EMMERSON : Je n'ai pas de journal.

M. CROCKET : Voici ses paroles :

Depuis qu'il a quitté Ottawa, les derniers levés de plan provisoires ont été achevés et seront probablement mis à l'étude la semaine prochaine. Le tracé dépendra entièrement du rapport des ingénieurs . . .

On croit, a-t-il dit, que tout sera prêt pour demander des soumissions pour la construction avant la fin de l'année, afin de donner aux entrepreneurs la facilité de commencer les travaux au printemps, de bonne heure.

Voici trois déclarations relatives à l'époque à laquelle nous devions nous attendre à l'achèvement des opérations du tracé sur la section Est. Malgré cela, je le répète, nous sommes plus éloignés de cette opé-

ration qu'il y a dix-huit mois. Après la publication du rapport provisoire de la commission, au cours de la dernière session, il s'est produit un mouvement d'opinion dans le Nouveau-Brunswick en faveur du tracé de la vallée du fleuve Saint-Jean. Les chambres de commerce, les conseils municipaux des villes et des comtés se sont réunis, ont adopté des résolutions et envoyé une nombreuse délégation à Ottawa pour réclamer le tracé par la rive du fleuve. A ma connaissance personnelle, les délégués d'Edmundston revinrent remplis de courage, croyant que le choix allait être fait sous peu. L'opinion générale était que le tracé par la vallée du fleuve Saint-Jean serait préféré. Quelques après, une deuxième étude sur les lieux fut ordonnée et elle fut commencée l'autonne dernier sur les deux routes. Les ingénieurs venaient à peine de se mettre à l'œuvre qu'un contre-ordre arriva d'Ottawa. Tout travail cessa; les ingénieurs se dispersèrent vers la fin de décembre et rien de plus n'a été fait depuis.

M. EMMERSON : Ils suspendirent leurs travaux à Noël, n'est-ce pas ?

M. CROCKET : Oui. Je crois que la raison qu'on en a donnée est que les travaux ne pouvaient être faits avantageusement pendant l'hiver. C'est avec beaucoup d'hésitation, cependant, qu'on admit cette déclaration, car les premiers levés furent faits pendant l'hiver précédent, qui avait été au dire du rapport provisoire de la commission, un des plus rigoureux de mémoire d'homme, tandis que l'hiver qui vient de finir est un des plus doux et des plus favorables dont on se souvienne dans le Nouveau-Brunswick. Il n'y a donc rien de surprenant que le public soit très inquiet et ait des doutes au sujet de cette affaire, à cause de la suspension mystérieuse des travaux à Noël. L'ordre qui a été donné de recommencer les opérations porte à sa face même la confirmation de nos soupçons sur la valeur des premiers relevés. Le rapport de la commission dit, à la page 21, concernant les différents tracés dans la province du Nouveau-Brunswick :

> Relativement à cette partie de l'entreprise, les commissaires décidèrent de faire faire une étude complète et minutieuse de cette région, et se procurer et soumettre assez de renseignements pour que tous les conflits d'opinion soient définitivement réglés et résolus. Nous avons cru qu'il était préférable de nous rendre un compte exact du pour et du contre, afin de tranquilliser l'esprit public.
>
> Pour atteindre ce but, nous avons ordonné à nos ingénieurs de faire des inspections et des levés complets et minutieux, afin qu'avec le concours de tout ce qui a été écrit et dit précédemment, ils soient en mesure de rédiger un rapport final et décisif.

La commission a déclaré que telles étaient les instructions qu'elle avait données à ses ingénieurs. Malgré cela, il a fallu ordonner une étude sur les lieux. C'est que les ingénieurs ont dû mépriser les instructions qu'ils avaient reçues ou que la deuxième étude était inutile. Il n'y a qu'un moyen de justifier celle-ci, c'est que la première était insuffisante et mal faite. C'est en effet l'opinion que j'en ai, et j'ajouterai que c'est l'opinion générale dans les comtés riverains de la province du Nouveau-Brunswick. Le public croit que ces études topographiques n'ont pas été conduites honnêtement, dans le but de placer sous les yeux du Gouvernement les avantages véritables qu'offre la route de la vallée du fleuve Saint-Jean.

La Chambre se rappelle que j'ai demandé, l'autre jour, au Gouvernement, à quelle date seraient achevées les opérations du tracé sur la section de l'Est, et que l'honorable ministre des Chemins de fer m'a répondu qu'il était impossible de le prévoir. Je dirai que cette déclaration a causé un véritable désappointement, vu l'assurance qui avait été donnée dès le début à la population par le président de la commission et qui fut réitérée plus tard à Halifax par l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même.

Pendant qu'on agit ainsi au sujet de la section Québec-Moncton, que s'est-il passé au sujet de la section Québec-Winnipeg ? Je crois que le Gouvernement a présentement à l'étude l'adjudication des travaux de deux sections, une section de 245 milles de Winnipeg vers l'est et une autre de 150 milles, de Québec vers l'ouest. Voici un fait qui rend la population du Nouveau-Brunswick plus soupçonneuse que jamais au sujet des intentions du Gouvernement par rapport à la division Québec-Moncton, d'autant plus que l'adjudication de ces travaux est, comme je vais le prouver, une violation flagrante de l'engagement contracté. L'article 10 de la loi amendée de 1904 dit :

> Les travaux de la construction, sur la section Est du chemin de fer national transcontinental, doivent commencer, autant que possible, simultanément à Moncton, à Québec, au point de raccordement de la division Est avec l'embranchement dirigé vers le sud sur un point situé à ou près North-Bay ou Nipissing-Junction, et à Winnipeg, et ils seront poussés vers l'ouest à partir de Moncton, vers l'est et vers l'ouest à partir de Québec, vers l'est et vers l'ouest à partir du point de raccordement susdit, et vers l'est à partir de Winnipeg, de manière que la section de Winnipeg à Québec et celle de Québec à Moncton soient achevées, autant que possible en même temps.

Les contrats qui sont à la veille d'être signés prescrivent que les sections mentionnées dans lesdits contrats devront être achevées pas plus tard que le 1er septembre 1907. Et ce malgré la déclaration que l'honorable ministre a faite, l'autre jour, relativement à la section Québec-Moncton, et tendant à dire qu'on ne sait même pas quand les levés de cette division seront terminés. Je rappellerai maintenant une déclaration que l'honorable premier ministre a faite dans son discours lors de la présenta-

tion du bill, à la session de 1903, sur l'importance qu'il y avait pour le Parlement de respecter l'engagement solennel qu'il avait contracté.

L'honorable premier ministre disait que le Parlement avait commis une action déshonorante en rejetant le tracé projeté de Harvey-Salisbury, par Fredericton. Je dirai que le Parlement n'était pas engagé en faveur de cette route comme il l'est pour celle-ci. La population du Nouveau-Brunswick, comme, du reste, celle de la Nouvelle-Ecosse, comptait que cette ligne serait construite. Le bill fut adopté par la Chambre, mais malheureusement pour la ville de Fredericton, il fut rejeté au Sénat. Mais comme la citation d'un discours de l'honorable premier ministre que je vais lire s'applique dans le présent cas à une loi qui fut adoptée par les deux Chambres et qui est en vigueur, il est évident que sa parole aura beaucoup plus de poids que lorsqu'il parlait sur le bill qu'il proposait :

Abstraction faite de toute autre considération, on peut envisager notre proposition comme un effort, tardif, il est vrai, pour acquitter la promesse solennelle qui fut faite en 1885. J'avoue que ce motif seul pourrait ne pas suffire, bien qu'en un sens il dût être suffisant ; car, pour le parlement du Canada, sa parole et l'accomplissement de chacune de ses promesses doivent être choses sacrées.

Je demanderai à l'honorable premier ministre et aux membres du Gouvernement de rapprocher cette déclaration de l'état de choses actuel concernant la construction de la division Est, plus particulièrement de l'adjudication des travaux sur la section Québec-Winnipeg, quand les relevés n'ont seulement pas encore été faits dans le Nouveau-Brunswick.

Que ce chemin de fer soit terminé ou qu'il ne le soit pas, nous allons certainement souffrir une injustice matérielle, à cause du retard apporté jusqu'ici, en admettant que les travaux soient commencés sur les autres sections. Pas n'est besoin pour moi de faire voir l'effet qu'aura la construction et l'exploitation de la section de Québec à Winnipeg sur l'avenir commercial de la section Moncton, si les retards doivent se continuer relativement à cette dernière. Nous savons tous que quand le trafic a adopté une certaine direction, il est presque impossible de lui en faire prendre une autre. Cette assertion est corroborée par l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même, qui disait, dans son discours sur le bill du Trancontinental en 1903 :

Il serait criminel d'en agir autrement. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a jeté le cri d'alarme, lorsqu'il a dit qu'à moins que nous agissions immédiatement, le trafic chercherait d'autres débouchés, et nous savons tous qu'une fois que le trafic a trouvé un chenal pour s'écouler, il est pour ainsi dire impossible de lui faire prendre une autre direction.



Je prierai l'honorable ministre des Chemins de fer de se rappeler cette déclaration et de la mettre en regard des lenteurs du Gouvernement dans la construction de la section Québec-Moncton et de son empressement à construire celle de Québec-Winnipeg. Un mot, monsieur l'Orateur, au sujet des études topographiques qui ont été faites. J'ai demandé, l'autre jour au Gouvernement, à quels endroits entre Winnipeg et Moncton des études de terrain avaient été faites et quelle partie de la ligne projetée avait été reconnue entre ces deux villes. L'honorable premier ministre a répondu qu'il y avait 514 milles entre Moncton et la jonction de la Chaudière, par le tracé de l'intérieur et 531 milles par le tracé du fleuve. Cette déclaration a été un véritable désappointement pour ceux, au moins, qui avaient ajouté foi aux prédictions que l'honorable premier ministre avait faites en présentant son bill, en 1903, car elle montrait, malheureusement, que le tracé projeté aurait 18 milles plus long que l'Intercolonial entre les mêmes points. On se rappelle qu'en proposant son bill, l'honorable premier ministre a déclaré que la distance serait réduite d'au moins 120 ou 140 milles entre ces deux endroits. Je n'ai pas besoin d'ennuyer la Chambre à lui répéter cette déclaration, quoique je l'aie devant moi. L'honorable ministre des Finances fut un peu plus modéré que son chef, car il se borna à prédire une économie de 110 milles, tout au moins de 100 milles. Le ministre actuel des Chemins de fer poussa si loin l'enthousiasme qu'il calcula la réduction du parcours à 200 milles.

M. EMMERSON : Oh ! non.

M. CROCKET : Je vais lire la déclaration de l'honorable premier ministre, que je trouve à la page 7893, des Débats de 1903 :

L'Intercolonial décrit une longue courbe vers le nord; elle décrit presque un demi-cercle, dont la longueur est de 488 milles. Il nous faut longer la frontière du Maine, mais en abandonnant ce parcours, nous croyons pouvoir abréger la distance entre Lévis et Moncton de 120 à 140 milles.

Puis pour excuser ce que l'on considère être une grosse bévue de la part du Gouvernement qui a construit l'Intercolonial, l'honorable premier ministre a ajouté :

Je viens de le dire, c'est pour des raisons politiques que l'Intercolonial passe là où il passe. Ceux qui en ont conçu et réalisé le plan ne s'étaient jamais imaginé que cette ligne servirait un jour au trafic transcontinental. A peine eut-on posé le dernier rail, à peine le premier train dans les longs et tortueux méandres de la route se fut-il mis en mouvement qu'on reconnut un sérieux obstacle au commerce, même au commerce comparativement restreint de ce temps-là.

L'honorable ministre des Finances déclara à ce sujet :

En adoptant la ligne droite et en y ajoutant 35 milles pour les courbes, il nous faudrait

donc construire 386 milles, au lieu que le parcours de l'Intercolonial, de la Chaudière à Moncton, est de 496 milles. C'est donc une économie de 110 milles qui se trouve réalisée.

Je viens de tomber sur le déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et je demanderai à la Chambre de me pardonner d'avoir pris un peu de son temps pour la trouver. J'ai cru m'apercevoir que l'honorable ministre des Chemins de fer avait secoué la tête par manière de dénégation de ce que j'ai affirmé. Voici ce qu'il a dit et que je puise dans les " Débats " de 1903 :

Or, il faut se rappeler ceci ; par le chemin de fer intercolonial, de Chaudière à Moncton, la distance est de 488 milles, ou à peu près, et la distance de Moncton à la ville de Saint-Jean est de 89 milles. Encore tout récemment, un fonctionnaire de l'intercolonial me disait que la distance réelle de Moncton à la ville de Saint-Jean est de 90 milles. La distance totale de Chaudière à la ville de Saint-Jean, par voie de Moncton et de l'Intercolonial serait donc de 588 milles. De sorte que si vous suivez le chemin projeté, le chemin central à travers le Nouveau-Brunswick, par voie de Chipman à Saint-Jean, vous économisez, en chiffres ronds, au moins 200 milles ; et le port de Saint-Jean, le port de mer d'hiver, se trouvera d'au moins 200 milles plus proche de Québec qu'il n'est aujourd'hui par le chemin de l'Intercolonial.

M. EMMERSON : Oui, mais l'honorable député a parlé de la distance entre Chaudière-Junction et Moncton. Il y a une grande différence entre cela et aller à Saint-Jean par Moncton.

M. CROCKET : Si j'ai parlé de cela, c'est par erreur. Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Mais quoi qu'il en soit, nous avons la déclaration du ministre que dans son opinion, la distance entre Québec et Saint-Jean serait diminuée de 200 milles.

M. EMMERSON : Précisément, entre Chaudière-Junction et la ville de Saint-Jean. En comparant la longueur de l'Intercolonial, viâ Moncton, à une ligne qui irait directement de Chaudière à Saint-Jean, à travers la province, en passant par Chipman, on constate une grande différence, mais entre Chaudière et Moncton, viâ la ligne projetée du Transcontinental, la différence n'est que de 110 milles.

M. STOCKTON : Avez-vous dit qu'on économiserait 200 milles?

M. EMMERSON : Sur tout le trajet.

M. CROCKET : Le ministre calcule que la différence serait de 100 milles entre Chaudière et Moncton.

M. EMMERSON : C'est ce que j'ai calculé.

M. CROCKET : Alors, tous ceux qui s'intéressent à la section Québec-Moncton, doivent être grandement désappointés par les dernières opérations topographiques, dont le résultat vient d'être rendu public. On se rend compte que le Gouvernement peut se servir de cela comme d'un prétexte pour renoncer à cette partie du chemin, s'il tient à être agréable à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

J'espère qu'il n'en sera pas ainsi et que la population des Provinces maritimes insistera pour que le Gouvernement respecte la promesse solennelle faite au pays, relativement à cette partie du chemin. Personne ne peut nier que les représentants et le peuple des Provinces maritimes n'ont donné leur assentiment à cette entreprise qu'à la condition que le chemin serait construit jusqu'à Moncton et non seulement jusqu'à Québec.

Il paraîtrait cependant qu'une difficulté a surgi du fait que le chemin projeté serait plus long que l'Intercolonial entre deux mêmes points. Avec toute la déférence possible, monsieur l'Orateur, je conseillerais au Gouvernement de faire ce qu'il aurait dû faire dès la session de 1903—faire de Saint-Jean le terminus de ce nouveau chemin, et calculer ensuite les distances, par le Transcontinental et l'Intercolonial en partant de cette localité. On constaterait alors, qu'en partant de Chaudière, en traversant la vallée du fleuve Saint-Jean jusqu'à Fredericton, et en allant de là à Saint-Jean, on obtiendrait une ligne de 85 milles plus courte que l'Intercolonial, ce qui serait un avantage considérable si l'on tient compte que les pentes, sur la nouvelle ligne seraient beaucoup plus favorables. Ce serait, à mes yeux, une raison suffisante pour engager le Gouvernement à tenir ses engagements envers la population des Provinces maritimes.

Avant de reprendre mon siège, je dirai quelques mots du rapport de M. Lumsden, l'ingénieur de la commission. Dans le rapport que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déposé, M. Lumsden dit :

Le tracé intérieur partant de Moncton et traversant la province dans la direction ouest, dans le voisinage de Boiestown, Plaster-Rock et Grand-Falls, jusqu'à Edmundston, est de dix-sept milles plus court, d'après les premiers levés topographiques, que le tracé qui longe le fleuve allant de Moncton à Edmundston, via Chipman, Fredericton, Woodstock et Grand-Falls par la vallée du fleuve Saint-Jean, la section entre Grand-Falls et Edmundston, étant commune aux deux tracés. Par l'intérieur, le tracé définitif serait d'au moins six milles plus court que le tracé préliminaire, tandis que le fleuve allongerait de cinq milles le tracé longeant le fleuve. La différence, au point de vue des ponts et autres travaux de moindre importance, serait considérable. Le tracé riverain franchit deux fois le fleuve Saint-Jean, ce qui nécessiterait 3,000 pieds de ponts ; il trouverait aussi tous les tributaires du fleuve Saint-Jean, près de l'embouchure, les autres travaux d'art seraient plus considérables et plus dispendieux, que sur le tracé intérieur. Les travaux de terrassement seraient aussi moins importants sur le tracé intérieur.

A tout prendre, je considère que la différence entre les deux tracés ne serait pas moins de

$1,500,000. La différence dans le coût de l'exploitation, entre les deux lignes, serait comme suit, en prenant pour base les frais d'exploitation de l'Intercolonial en 1903, qui ont été de $97.65 par train-mille :

Pour les économies secondaires résultant de la distance, comme celles que nous avons à étudier ici, il est facile de démontrer que le coût d'exploitation, par train-mille, est de 56 p. 100 du coût moyen, par train-mille. Nous avons donc, pour chaque jour de train, sur la ligne : 28 milles x 2 x 5 p. 100 de $97.65 x 313 jours, égal à $9,585 par année, par chaque train quotidien.

Je suppose que 5 pour 100 est ici une erreur typographique, et qu'il faut lire 56 pour 100.

Pour dix trains par jours, (l'hypothèse ordinaire, pour ces comparaisons) nous avons $95,-850.11 par année, et cette somme capitalisée à 4 p. 100 égale $2,396,252.75 ; à cela il faut ajouter la différence de $1,500,000 dans le coût de construction, ce qui fait une différence totale de $3,896,252.75 en faveur du tracé intérieur, sur le tracé riverain.

En adoptant une rampe plus élevée à partir de la rivière Tobique, dans la direction de l'est, on pourrait épargner encore 13 milles sur la distance, mais les frais d'exploitation en seraient, naturellement, considérablement augmentés.

3. Le tracé intérieur ouvrirait à la colonisation un nouveau territoire très fertile et actuellement privé de moyens de transport.

4. Le pays où passe le tracé riverain possède déjà des chemins de fer et sera relié au Transcontinental sur différents points.

5. Je n'ai, par conséquent, aucune hésitation à conseiller l'adoption du tracé intérieur avec une rampe moyenne de 0.4 p. 100, égale à 21 pieds 1 au mille, vers l'est et de 0.06 p. 100. égale à 31.68 pieds au mille, vers l'ouest.

Je tiens à faire remarquer, monsieur l'Orateur, que l'ingénieur de la commission, se montre très injuste pour le tracé riverain dans ce rapport. Les rampes, sur les deux tracés, sont les mêmes, et la seule différence est dans une distance de 28 milles en faveur du tracé intérieur, comme l'avoue M. Lumsden, lui-même. Or, pour faire une comparaison entre les deux tracés, il prend comme base, le coût par train-mille de l'Intercolonial qui est de 97:65. Je dis d'abord que ce point de comparaison est injuste, comme le démontre le rapport intérimaire de l'ingénieur adjoint, M. Butler, le sous-ministre actuel des Chemins de fer et Canaux. A la page 22 du rapport intérimaire, M. Butler fait remarquer que les frais d'exploitation sur la nouvelle ligne seront considérablement inférieurs à ceux de l'Intercolonial, et j'espère aussi qu'il en sera ainsi, si ce chemin est jamais construit. M. Butler fait un calcul dans lequel il dit que la même force de traction qui transporte 660 tonnes sur l'Intercolonial, suffira sur la nouvelle ligne, à transporter, 1,260 tonnes vers l'est, et 990 tonnes vers l'ouest. Ainsi, d'après les calculs de M. Butler, il y aura une économie totale de 41 pour 100 dans la force motrice. On arrive au même percentage



en étudiant les chiffres que donne M. Butler, relativement au coût de traction d'un nombre déterminé de tonnes de marchandises sur l'Intercolonial et sur le Transcontinental. Voici ce qu'il dit :

On voit par là que le coût annuel d'exploitation, sur l'Intercolonial pour la susdite quantité de marchandises est de $3,016,711.21, tandis que sur le transcontinental, il ne sera que de $1,782,518.72, soit une économie en faveur du Transcontinental de $1,237,192.47, et cette somme capitalisée à 4 p. 100 représente $30,-854,812.25.

Comme je viens de le dire, cela donnera une économie de 41 pour 100 dans le coût de l'exploitation grâce aux rampes plus faciles du Transcontinental. Cependant M. Lumsden, quand il veut faire la comparaison entre le tracé intérieur et le tracé riverain, prend comme base le coût d'exploitation sur l'Intercolonial, qui est de 41 pour 100 trop élevé, ainsi que le démontre le rapport intérimaire.

Des $95,850, chiffre auquel M. Lumsden fixe les frais d'exploitation de 28 milles, nous devons donc diminuer 41 pour 100, ce qui réduit les frais d'exploitation à $56,000, et la somme capitalisée à environ $1,000,000. Voilà, à mon sens, la première injustice que commet M. Lumsden envers le tracé riverain. Mais là où il se montre plus injuste encore, c'est lorsqu'il ne tient aucun compte de la puissance productive des deux lignes. M. Lumsden doit savoir, comme tous ces ingénieurs et arpenteurs, et comme le sait toute la population du Nouveau-Brunswick, qu'un chemin de fer construit à travers la vallée du fleuve Saint-Jean, desservirait une population de 15 à 20 fois plus nombreuse qu'un chemin de fer qui suivrait le tracé intérieur. M. Lumsden dit lui-même que ce dernier tracé traverse un pays nouveau. Dans le Nouveau-Brunswick, nous savons tous qu'il n'y a probablement pas 1,000 habitants entre Tobique et Chipman.

M. CARVELL : Il n'y en a pas du tout.

M. CROCKET : Le rapport dit qu'il y en a.

M. CARVELL : Entre la source du Tobique et Chipman, il n'y en a pas un seul.

M. CROCKET : L'honorable député (M. Carvell) prétend qu'il n'y a pas un seul habitant entre la source du Tobique et Chipman. Je ne crois pas me tromper en disant qu'entre Grand-Falls et Moncton, il n'y aurait pas 2,000 habitants à proximité de ce chemin de fer pour lui fournir du trafic, tandis que dans la vallée du fleuve Saint-Jean, il rencontrerait des centres importants comme Andover, Woodstock, Fredericton, et toutes les localités intermédiaires, le long de ce fleuve, qui est probablement la région la plus peuplée et la plus prospère de tout le Nouveau-Brunswick. On aurait là une population de 60,000 à 75,000 plus ou moins, directement en contact avec ce chemin de fer.

Cependant, M. Lumsden, qui prend bien soin dans son rapport de signaler au Gouvernement le coût supérieur des frais d'exploitation de ce chemin, en prenant comme base de ses calculs, un chiffre excessivement élevé, ne mentionne même pas qu'un chemin traversant la vallée du fleuve Saint-Jean, aurait un trafic beaucoup plus considérable. Ce point important n'aurait pas dû échapper à un ingénieur disposé à faire un rapport impartial. Il n'y a pas le moindre doute que la section de Québec à Moncton devrait compter surtout sur le trafic local ; tous ceux qui s'y connaissent en chemin de fer l'admettront, et si ce que je viens de dire démontre que la ligne de la vallée du fleuve Saint-Jean donnerait des recettes de 15 à 20 fois supérieures à celle de l'intérieur, je considère que c'est le meilleur argument qu'on puisse invoquer en faveur du tracé de la vallée Saint-Jean.

La ligne qui suivrait le tracé intérieur n'aurait, pour ainsi dire, aucun trafic, tandis que celle qui suivrait le tracé riverain aurait un trafic qui, non seulement compenserait l'excédent des frais d'exploitation, mais qui constituerait les seules recettes de toute la ligne.

Un autre point sur lequel l'ingénieur de la commission se montre particulièrement injuste, c'est quand il calcule que la construction de la ligne riveraine coûterait $1,500,000 de plus que l'autre. Cependant, dans le rapport intérimaire du 31 mars dernier, nous lisons :

> Nous ne pouvons pas estimer avec précision le coût de la ligne projetée entre Moncton et Chaudière, mais nous ne croyons pas nous tromper en disant qu'il n'excédera guère en moyenne $33,000 au mille et nous espérons nous tenir considérablement au-dessous de cette estimation.

Cela comprend naturellement les ponts et les ponceaux. Or, 28 fois $33,000 ne font pas $1,000,000 et cependant on prétend que le chemin de la vallée Saint-Jean coûterait $1,500,000 de plus que celui de l'intérieur. Ces deux faits suffisent à démontrer qu'on a été injuste envers la vallée du fleuve Saint-Jean.

Voici maintenant une autre affirmation de M. Lumsden que je prétends absolument fausse :

> Le pays par où passe le tracé riverain possède déjà des chemins de fer et sera relié au Transcontinental sur différents points.

Toutes ces brigades topographiques qui ont parcouru la vallée Saint-Jean en tous sens, doivent savoir qu'il n'existe aucune communication par voie ferrée, entre Fredericton et Woodstock, une distance de 62 milles. Il y a l'embranchement Gibson, du chemin de fer canadien du Pacifique, qui part de Fredericton et va à l'embouchure de la rivière Keswick, à environ 9 milles, sur la rive est et se rend de là à Woodstock, par l'intérieur. C'est la seule voie ferrée qui communique avec le fleuve Saint-Jean.

M. Lumsden dit aussi que ce district sera relié au Transcontinental sur plusieurs points. Je tiens à bien faire remarquer ce passage du rapport, car il fait voir que M. Lumsden avait déjà décidé que si ce chemin de fer était jamais construit, il le serait à l'intérieur de la province. Ce tracé ne touche à la vallée du fleuve Saint-Jean qu'à deux endroits. Il serait d'abord relié au chemin de fer de la vallée Tobique, qui longe la rivière Tobique jusqu'à sa jonction avec le fleuve Saint-Jean. Le seul autre point où le Transcontinental toucherait à la vallée Saint-Jean, entre Grand-Falls et Moncton serait à l'intersection de ce chemin, si on le construit à l'intérieur, et de l'Intercolonial, à environ 30 ou 40 milles de Fredericton. Cependant l'ingénieur prétend que la vallée Saint-Jean serait reliée à ce chemin de fer sur plusieurs points.

Monsieur l'Orateur, il est facile de vérifier l'exactitude de tout ce que je viens de dire, et je crois que c'est suffisant pour détruire toute la valeur des propositions de M. Lumsden, l'ingénieur de la commission. A la délégation favorable au tracé de la vallée Saint-Jean qui est venue ici, en juillet ou août dernier, je crois, le Gouvernement a répondu que le choix du tracé dépendrait du rapport des ingénieurs. C'est la réponse qu'il a toujours faite.

Je ne veux pas soupçonner inutilement l'honnêteté ni la compétence des ingénieurs, ou des rapports qui ont été faits ou qui seront faits, mais dans le Nouveau-Brunswick on craint que ces ingénieurs n'aient été circonvenus et préjugés en faveur du tracé de l'intérieur, dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse. Je ne demande pas à la Chambre de s'en rapporter à ma parole sur ce point. Je préfère référer mes honorables collègues au ministre des Chemins de fer et des Canaux et à son organe de Fredericton, un des journaux les plus hypocrites du Canada. Il existe dans le Nouveau-Brunswick un sentiment si prononcé contre la valeur réelle de ces explorations, que même ce journal, qui est prêt à tout avaler, si cela peut faire l'affaire du Gouvernement, a laissé entendre que ces ingénieurs et ces brigades topographiques avaient été préjugés et circonvenus en faveur du tracé intérieur.

Si la question est maintenant soumise au Gouvernement pour qu'il fasse le choix du tracé, je demande qu'il tienne compte des observations que je viens de faire et qu'il n'oublie pas que les rapports faits jusqu'à présent négligent les avantages qu'offre le tracé riverain et exagèrent ceux du tracé intérieur.

En terminant, j'exprime l'espoir que nous aurons bientôt la preuve qu'il n'y a rien de fondé dans les craintes du Nouveau-Brunswick, relativement aux intentions du Gouvernement dans cette affaire. Le Parle-

ment a donné sa parole que ce chemin serait construit, et s'il ne l'était pas, ce serait la plus flagrante injustice commise par un parlement ou un gouvernement.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : A cette heure avancée, il est peut-être cruel d'infliger un discours à la Chambre, mais la question qui nous occupe est si importante pour ma province que je crois de mon devoir de répondre assez longuement même aux remarques de l'honorable député qui m'a précédé (M. Crockett) et d'exposer, aussi brièvement que possible, ma propre manière de voir sur cette même question.

Je regrette infiniment le point de vue auquel l'honorable député s'est placé pour la discuter. Quand il m'a annoncé lui-même, il y a près d'une semaine, qu'il devait en saisir la Chambre je m'attendais à ce qu'il s'efforcerait loyalement d'amener le Gouvernement à partager les vues que lui et moi entretenons sur cette question. Mais à en juger par ce que nous venons d'entendre, je crois qu'il ne verserait pas de larmes très abondantes si le Gouvernement ne construisait pas du tout de chemin dans le Nouveau-Brunswick.

Il a terminé son discours, il est vrai, en implorant le Gouvernement de construire un chemin de fer jusqu'au port de Saint-Jean, mais il ressort évidemment de l'ensemble de son discours qu'il n'a rien oublié de ce qu'il disait partout au cours de la dernière campagne électorale, dans le Nouveau-Brunswick, quand il affirmait que le Gouvernement n'avait pas l'intention de construire le chemin dans cette province et que la section de l'est était un leurre du commencement à la fin. Cet argument a été le grand cheval de bataille du parti conservateur, dans toute la province durant la dernière campagne. Aucune autre question n'a excité autant d'intérêt durant les dernières élections que la construction de la section est. Les discussions qui eurent lieu, à ce sujet, dans les Provinces maritimes, sont encore présentes à la mémoire de tous, grâce surtout à certains événements graves qui, à un moment donné, affectèrent considérablement la situation du parti libéral.

M. CROCKET : L'honorable député prétend-il que j'ai dit aux électeurs du comté de York que le Gouvernement ne construirait pas la section de l'est ?

M. CARVELL : Tous les candidats de l'opposition dans le Nouveau-Brunswick, durant la dernière élection prétendaient que le chemin ne serait jamais construit.

M. CROCKET : Je ne puis parler que pour moi. On ne s'est jamais servi de cet argument dans le comté de York. Nous avions tous des craintes pour le tracé riverain et la conduite du Gouvernement à ce sujet excitait les soupçons, mais personne n'a jamais insinué que le chemin ne serait jamais construit dans le Nouveau-Brunswick.

M. CROCKET.

M. CARVELL : Je suis tenu d'accepter la parole de mon honorable ami mais qu'il aille à la salle de lecture et qu'il relise les articles du "Sun" de Saint-Jean, et des autres journaux conservateurs, publiés pendant les élections et il verra quelle était alors l'opinion des conservateurs. Qui ne se rappelle la caricature du "Daily Telegraph", intitulée la "vache de Portland", dans laquelle on voyait une vache se tenant sur la frontière, et qui paissait sur le territoire canadien pendant que l'oncle Sam la trayait. Partout les conservateurs disaient que le chemin ne serait jamais construit. Nous avons entendu dire la même chose ici, et nous l'entendrons probablement encore. Je répète qu'il ressort de l'ensemble du discours de mon honorable ami qu'il espère que le chemin ne sera jamais construit et que si cela arrivait, il s'en consolerait facilement.

M. CROCKET : Vous ne vous en consoleriez pas s'il n'était pas construit.

M. CARVELL : Il n'y a pas le moindre doute que l'affaire est très importante pour moi, personnellement. Elle est également importante pour mes électeurs, pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse et j'ajouterai pour tout le Canada. J'accepte la promesse faite par le Gouvernement au début de cette entreprise, comme une promesse honnêtement et loyalement faite. Je suis convaincu que c'était alors et c'est encore le désir de tout libéral patriote de voir ce chemin construit d'un océan à l'autre, entièrement en territoire canadien, et ayant ses têtes de ligne dans des ports canadiens. Tant que le Gouvernement aura à sa tête celui qui préside actuellement à ses destinées, j'exigerai d'autres preuves que les insinuations des honorables députés de la gauche avant d'admettre que le Gouvernement s'écartera d'un iota du contrat passé en 1904.

On a mauvaise grâce à venir reprocher au Gouvernement d'avoir l'intention de renoncer à cette partie du chemin parce qu'il ne l'a pas commencée aussi tôt qu'il l'espérait. Je regrette que la construction n'en ait pas été commencée plus tôt, mais je puis donner quelques-unes des raisons qui ont motivé ce retard—je pourrais même les donner toutes. Je suis un de ceux qui ont contribué à retarder les travaux ; je ne crains pas de l'avouer et je ne cherche pas à m'en excuser.

Mais avant d'attaquer ce côté de la question, je tiens à dire que depuis que je m'occupe des affaires de chemins de fer j'ai toujours compris que dans une voie ferrée, les courbes et les rampes étaient plus importantes que la distance. C'est pourquoi en étudiant cette question, j'ai attaché une importance particulière aux rampes sur les différentes lignes qui viennent aboutir à l'océan Atlantique. C'est ainsi qu'on constate que le point culminant du Grand-Tronc qui va à Portland, est situé à 1,337 pieds. Je ne puis pas dire exactement, ce soir,

quelle est la moyenne des rampes du Grand-Tronc mais je sais qu'il doit y en avoir plusieurs de 1 pour 100.

M. EMMERSON : Et même plus.

M. CARVELL : On me dit qu'elles dépassent 1 pour 100. C'est un facteur important, quand il s'agit d'évaluer la capacité voiturière du Grand-Tronc comparée à celle du nouveau transcontinental. Sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique à travers le Maine, la différence de niveau entre Montréal et Saint-Jean est de 1854 pieds, et tout le monde sait que sur cette ligne il y a des douzaines et des douzaines de rampes de 1 pour 100, et je ne crois pas me tromper en disant que quelques-unes dépassent 1¼ pour 100. Sur la ligne projetée entre Québec et le fleuve Saint-Jean, la plus haute élévation est de 1,500 pieds, mais comme la voie traverse le Saint-Laurent à une très grande hauteur, je crois rester dans les limites en disant que les points les plus élevés entre Québec et le fleuve Saint-Jean, ne dépassent pas 1,350 pieds. Or, il faut faire l'ascension de ces 1,350 pieds, et si nous voulons que cette voie soit courte, les rampes seront nécessairement fortes ; si nous voulons avoir des rampes douces, il faudra prolonger la voie. Le Gouvernement a adopté pour règle de ne pas dépasser 4·10 pour 100, soit 21·1 pieds au mille, et c'est pourquoi il a fallu faire le chemin plus long.

Je suis prêt à admettre qu'il a fallu l'allonger plus que ne le croyaient les partisans de ce tracé, lorsque la question a été discutée en 1903 et 1904. Ces différences de niveau n'avaient pas été exactement calculées, bien qu'on fût probablement en possession de certains chiffres qui en donnaient une idée. Quoiqu'il en soit, les faits sont là ; nous sommes en présence d'une élévation de 1,350 pieds, et pour la franchir au moyen de rampes de 21 pieds au mille, il faut un nombre déterminé de milles. Mais il est impossible de construire un chemin qui aurait partout le maximum de rampe et, par conséquent, il faut qu'il soit plus long. Il faut franchir un sommet de 1,350 pieds pour aller du Saint-Laurent à Saint-Jean, et il doit y avoir des côtes, en route. Sous ce rapport, je m'accorde, jusqu'à un certain point, avec l'honorable député de York, mais pas entièrement.

Je trouve insensé de dire qu'après les élections dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick on a renoncé à construire le chemin parce que le Grand-Tronc-Pacifique n'en veut pas. Mon honorable ami prétend-il dire que c'est le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique qui gouverne ce pays ? Veut-il insinuer que le gouvernement canadien va manquer de parole aux Provinces maritimes et renoncera à construire ce chemin ? L'honorable député a mauvaise grâce à laisser entendre que ce chemin ne sera jamais construit. Qu'on attende encore au moins un an, pour voir ce que le Gouvernement fera, avant de lancer de pareilles accusations.

J'ai ici un relevé des différences de niveau sur l'Intercolonial, mais il est inutile de les donner toutes. Il me suffira de dire que sur toute cette ligne, il n'y a pas une division, peut-être pas même une section, qui n'ait pas de rampes d'au moins 1 pour 100, et dans certains endroits, de 1¼ pour 100. Je donnerai le chiffre des principales altitudes, car cela peut intéresser le public qui lit. Je commencerai à l'endroit où l'Intercolonial quitte le Saint-Laurent, car je n'ai pas fait le calcul des différences de niveau sur la partie qui précède celle-là, bien qu'il y ait probablement aussi des rampes de 1 pour 100, sur la partie de la voie qui longe le fleuve.

| | Elévation. | Distance. Milles. |
|---|---|---|
| De la rivière Ouelle à Saint-Alexandre | 381 | 25 |
| De Trois-Pistoles à Saint-Fabien. | 382 | 22 |
| De Rimouski à Kempt station | 662 | 33 |
| De la rivière Nepisiguit à Bartibogue | 431 | 20 |
| De la rivière Barnaby à Rogerville | 250 | 12 |
| De Dorchester à Evans station | 207 | 5 |
| De Little-Forks à Spring-Hill junction | 203 | 5 |
| D'Oxford Junction à Folleigh station | 524 | 22 |
| De Truro au sommet, près de Brookfield | 121 | 5 |

Ce ne sont là que quelques-unes des altitudes que l'Intercolonial est obligé de franchir. L'honorable député de York qui cherche à tirer parti de ce que le chemin sera plus long que ne le supposaient nos amis, au début, n'a certainement pas lu le rapport de M. Butler, qu'il aurait dû lire en entier. Il se contente de citer quelques passages du rapport intérimaire. Il aurait pu demander aux sténographes de citer tout le rapport et nous aurions pu le lire dans les Débats. Pour ma part, je n'aime pas les citations et n'infligerai pas à la Chambre la lecture du rapport de M. Butler, bien que ce soit un travail admirable qui fasse grand honneur à celui qui l'a préparé; ce rapport nous donne la mesure de ses connaissances en matière de chemin de fer et la preuve du soin qu'il a apporté à l'étude de cette question. Dans ce rapport, M. Butler nous dit que si les rampes sur l'Intercolonial étaient réduites au niveau de celles que nous aurons sur la nouvelle voie, à travers le Nouveau-Brunswick, même sur le tracé intérieur—qui n'est pas le plus avantageux, comme je le prouverai dans un instant—il faudrait allonger l'Intercolonial de 100 milles. Ainsi, les deux chemins seront loin d'être de la même longueur; quand la nouvelle voie sera construite, on constatera que pour toutes fins pratiques, elle sera de 100 milles plus courte que l'Intercolonial entre Québec à Moncton.

M. LENNOX : Si on prolonge l'Intercolonial ?

M. CARVELL : Cela ne change rien. Si on adoucit les rampes sur l'Intercolonial, au niveau de celles du nouveau chemin, il faudra l'allonger de 100 milles; si on donne au nouveau chemin les mêmes rampes que sur l'Intercolonial, il aura 100 milles de moins. Par conséquent la capacité voiturière du Transcontinental sera plus grande que celle de l'Intercolonial soit parce qu'il sera de 100 milles plus court, soit parce qu'il aura des pentes plus douces, sur un même parcours.

En toute justice, mon honorable ami aurait dû citer cette partie du rapport intérimaire, car cela y est dit en toutes lettres et est d'une grande portée sur la question que nous discutons. Cela seul serait suffisant pour engager, je dirai même pour obliger le Gouvernement à construire le chemin; car un des problèmes les plus importants qui se posent aujourd'hui au Canada, est celui du transport. Tout ce qui facilitera le transport des produits de l'ouest à l'est, mérite d'être discuté dans cette Chambre. Si nous pouvons avoir un chemin de fer qui, pour toutes les fins pratiques, aura 100 milles de moins que l'Intercolonial, nous accomplirons des merveilles en matière de transport.

Je regrette que le rapport que mon honorable ami a lu ce soir ait été rendu public, car il sait, comme le savent la plupart d'entre nous, qu'il n'en sera jamais tenu compte, pour la raison bien simple qu'il a lui-même donnée, que de nouvelles études topographiques ont été ordonnées. Je lui dirai en passant que si l'honorable ministre des Chemins de fer n'a pas pu lui dire quand ces nouvelles études seraient complétées, s'il avait demandé quand elles seront commencées, le ministre lui aurait répondu, le 1er mai prochain.

Je ne divulgue aucun secret ; il est de notoriété publique et mon honorable ami doit savoir comme tout le monde que ces travaux seront repris vers le 1er mai et seront poursuivis avec toute la célérité nécessaire ; nous aurons des levés topographiques exacts des deux tracés à travers le Nouveau-Brunswick ; quand les rapports des ingénieurs seront connus, une décision sera prise et le chemin sera construit là où il doit l'être au dire des hommes de l'art.

Bien que je n'aie pas eu le privilège d'examiner ce rapport avant qu'il ait été déposé, vendredi dernier, cependant, d'après le rapport intérimaire dont il a été question et qui a été déposé au mois d'avril de l'an dernier, et aussi d'après les renseignements que j'ai recueillis de différentes sources, et qui sont, pour ainsi dire dans toutes les bouches, j'ai dans l'idée que les études topographiques entreprises dans le Nouveau-Brunswick étaient, pour dire le moins, très incomplètes. Je ne veux rien dire de blessant pour qui que ce soit, et je n'irai pas jusqu'à affirmer que ces travaux n'ont pas été honnêtement faits, mais il est regrettable que M. Lumsden ait jugé à propos de baser un rapport sur d'aussi maigres renseignements. Quoiqu'il en soit, je suppose qu'on lui a demandé un rapport et qu'il a présenté le meilleur qu'il a pu faire, après s'être procuré le plus de renseignements possibles.

Mais d'après ce que je connais de cette province, d'après ce qu'en connaissent beaucoup d'autres citoyens, et d'après les notions généralement acceptées, immédiatement après avoir lu ce rapport intérimaire, je me suis dit qu'une grande erreur de jugement avait été commise par quelqu'un. En compagnie du sénateur King et du sénateur Thompson, nous sommes allés trouver l'honorable premier ministre et nous lui avons dit que nous croyions qu'une injustice avait été commise. Sa réponse immédiate a été que si tel était le cas, tout serait suspendu, et qu'une enquête serait instituée. Il nous donna l'assurance que justice nous serait rendue.

La chose s'étant ébruitée dans les Provinces maritimes, une députation vint à Ottawa le 1er août. A la suite de cette démarche, les commissaires se transportèrent au Nouveau-Brunswick, et c'est au cours de ce voyage—la chose était décidée d'avance, j'imagine—que l'on annonça que de nouveaux levés seraient faits. Les études topographiques furent effectivement reprises et on les poursuivit jusqu'à Noël. A cette époque, on les suspendit, et on doit les reprendre vers le 1er mai prochain. Mon honorable ami se plaint de ce que ces études ne se sont pas poursuivies durant l'hiver ; j'estime au contraire qu'il y a lieu de féliciter les commissaires de les avoir suspendues pendant la saison rigoureuse. Nombre de mes amis sont, comme moi-même, fâchés de ce que ces études ne se soient pas terminées plus tôt ; mais elles ont vraiment trop d'importance pour qu'on les poursuive en hiver, quand il est impossible de se bien rendre compte de l'état du terrain.

Les levés topographiques ont pour objet de faire connaître aussi exactement que possible les excavations qu'il sera nécessaire de pratiquer dans le roc et dans le sol, les rampes que l'on rencontrera et tout ce qui est susceptible de mettre la commission en mesure de faire un rapport fidèle, un rapport aussi exact que celui que, au dire de l'honorable député, fit sir Sandford Fleming. Mon honorable ami peut être certain que lorsque les études seront terminées il sera fait un rapport en tous points conforme à l'état réel des choses.

Telle est la raison pour laquelle les études ne sont pas encore terminées. Quand mon honorable ami y aura pensé deux fois, il s'apercevra qu'il n'a pas eu tout à fait raison de blâmer le Gouvernement comme il l'a fait ce soir.

M. CROCKET : Pour n'avoir pas fait ce que, de l'aveu même de l'honorable député, il aurait dû faire ?

M. CARVELL : Pour n'avoir pas fait ce qu'il lui était impossible d'accomplir avec succès pendant l'hiver.

M. STOCKTON : Et qu'il projetait de faire l'hiver précédent.

M. EMMERSON : Il ne s'agissait là que d'études préliminaires.

M. CARVELL : Lorsque je pris connaissance du rapport provisoire et de certains renseignements qui y étaient consignés, j'acquis la conviction qu'il avait été commis des inexactitudes quant aux levés de la vallée de la rivière Saint-Jean. D'après la connaissance que j'avais de la région, je savais qu'il ne devait pas se trouver la moindre rampe depuis Grand-Falls jusqu'à Fredericton. Il y a un an, il fut déposé sur le bureau de la Chambre une carte indiquant les élévations que l'on trouve en certaines parties du Nouveau-Brunswick ; cette carte me permit de constater que la différence de niveau entre la partie supérieure de Grand-Falls et la ville de Fredericton était d'environ 400 pieds, l'unique élévation entre cette ville et Chipman atteignant une hauteur d'environ 100 pieds. Dès lors j'acquis la conviction que le rapport provisoire et celui de M. Butler attribuaient la même capacité voiturière aux deux tracés, chose que je savais impossible. J'ai suivi presque en entier le parcours du tracé depuis la rivière Tobique et un peu, aussi, le long de la Miramichi ; j'ai passé les montagnes. Je ne dirai pas qu'elles sont aussi hautes que les montagnes Rocheuses, mais elles en ont un peu l'air quand on les compare aux collines de la vallée du fleuve Saint-Jean.

Je savais, et tout le Nouveau-Brunswick savait comme moi, qu'il y avait erreur quelque part, puisque les rapports concluaient à la similitude des deux tracés sous le rapport des rampes. Ce n'est que lorsque les membres de la commission du Transcontinental vinrent au Nouveau-Brunswick que je découvris la source à laquelle on avait puisé un tel renseignement ; l'un des ingénieurs chargés des levés le long du Saint-Jean, et plus particulièrement au nord de Fredericon, nous affirma qu'il était impossible de construire une voie ferrée le long du fleuve Saint-Jean à moins de gravir des élévations de 100 à 150 pieds. Etonné, je lui demandai s'il avait rencontré de telles élévations en faisant ses levés, et il me répondit dans l'affirmative. Je m'expliquai alors la similitude que les rapports attribuaient aux tracés sous le rapport des rampes, car si l'on avait rencontré des élévations de 150 pieds, cela voulait dire qu'il faudrait établir une rampe ascendante d'une longueur de sept milles d'un côté et, de l'autre, une rampe descendante de cinq milles.

Or, je suis en mesure de déclarer ici et à la face du pays—et je ne crois pas commettre d'indiscrétion en parlant ainsi, puisque le ministère doit être saisi de l'information que je vais communiquer ; mais il est indifférent qu'il le soit ou qu'il ne le soit pas—je suis en mesure, dis-je, d'affirmer que les levés de ce tracé ont été faits, depuis Grand-Falls jusqu'à Fredericton, pendant les mois d'octobre, de novembre et de décembre, à l'exception de quelque 24 milles au nord de Woodstock, et que l'assertion que nous avions faite s'est trouvée amplement confirmée, puisque la seule élévation qui se rencontre sur un parcours de 137 milles est une colline située au sud de Woodstock et dont la hauteur est de 30 pieds. Il est impossible de trouver en Amérique d'autre chemin d'une longueur de 137 milles et ayant une aussi grande capacité voiturière que celle que possédera celui qui longera le fleuve Saint-Jean, pourvu qu'on le construise d'après les levés les plus récents. Il est vrai qu'il n'a pas encore été fait de levés par rapport à 24 milles de parcours au nord de Woodstock, mais la connaissance que j'ai de cette partie-là du pays me donne lieu de croire que l'on n'y rencontrera pas de plus sérieux obstacles que sur les autres 137 milles de parcours.

Quelles sont les difficultés que l'on rencontre sur l'autre tracé ? Au sortir de Grand-Falls, la première élévation qu'il faut franchir pour quitter la vallée du fleuve Saint-Jean atteint une hauteur d'un peu plus de 300 pieds. On arrive alors dans la vallée de la rivière au Saumon ; pour en sortir, il faut franchir une autre élévation de 400 pieds. On pénètre ensuite dans la vallée de la Tobique dont on ne peut sortir qu'en franchissant une montagne dont la hauteur est de 750 à 800 pieds. On parvient ainsi à la Miramichi où les difficultés qui se dressent sont formidables. La distance qui sépare la Miramichi de la Tobique est d'environ 13 milles, mais pour atteindre le point voulu, les ingénieurs ont dû donner au tracé une longueur de 38 milles, ce qui donnerait une rampe de 21 pieds et un dixième au mille ; mais d'après les recommandations énoncées dans le rapport provisoire, la rampe devra être réduite de 4·10 de un pour cent à chaque courbe, c'est-à-dire que, dans la direction de l'est, les courbes devront être de niveau et que le reste du chemin atteindra le sommet des hauteurs au moyen d'une rampe de 4·10 de un pour cent tout au plus. En outre, les courbures ne devant pas excéder six degrés, il s'ensuit que la longueur du chemin devra avoir deux ou trois milles de plus. Que l'on additionne toutes ces hauteurs successives—je ne tiens pas compte des petites collines parce qu'il s'agit de se rendre directement d'une rivière à une autre et que l'on ne rencontre sur tout le parcours qu'une succession presque ininterrompue de bassins et de lignes de partage des eaux—que l'on additionne toutes ces hauteurs, et l'on verra qu'il faut franchir une élévation d'environ 1,500 pieds,

c'est-à-dire que les difficultés de construction seront aussi grandes que s'il s'agissait de partir du Saint-Laurent pour pénétrer dans la vallée du fleuve Saint-Jean. Je demande à la Chambre, je demande au pays s'il est sensé de franchir une hauteur de 1,500 pieds quand on pourrait donner au chemin 137 milles de parcours à travers une région plate, où s'accuse une inclinaison légère et constante. Dans la direction de l'ouest, la rampe sera de deux pieds ou même d'un peu moins au mille, soit de moins de 1·10 de un pour cent, tandis que dans la direction de l'est elle sera encore moins sensible.

J'ai discuté cette question avec les fonctionnaires, je n'ai jamais prétendu et je ne prétendrai jamais qu'il s'agit de savoir si le nouveau chemin de fer ouvrira ou n'ouvrira pas de nouvelles régions—je discuterai plus tard cet aspect particulier de la question—qu'il s'agit uniquement de savoir s'il contentera certains groupes de population, quelque important que soit ce point ; non, il ne s'agit que de s'occuper du problème de la construction, puisque la nouvelle voie devra transporter les produits de l'ouest au bord de la mer, et depuis que la question est venue pour la première fois sur le tapis, je n'ai jamais entendu dire que le chemin fût destiné à d'autre fin que celle du transport. Par conséquent, je persiste à croire que l'on doit faire suivre à la ligne le tracé susceptible de la favoriser le plus sous le rapport du trafic, eu égard au coût de l'entreprise. Cette manière de voir me paraît éminemment juste, et quel que soit le tracé que l'on adopte, je n'y trouverai rien à redire pourvu que le choix en soit fait d'une manière loyale, mais à cette condition-là seulement. J'entends que ce choix soit motivé par des raisons d'une honnêteté indiscutable, et lorsque j'aurai la preuve de cette honnêteté, je n'aurai rien à objecter. Je tiens à faire observer au Gouvernement, et je n'entends ni lui faire la leçon ni le blâmer en aucune manière—que lorsqu'il aura recueilli tous ces renseignements il devra les communiquer au public afin que nous puissions les discuter à l'égal des commissaires, des ingénieurs et des fonctionnaires de l'Etat. Je demande peut-être beaucoup, mais je ne demande rien qui ne soit très raisonnable, eu égard à l'importance capitale que la population du Nouveau-Brunswick et du Canada tout entier attache à l'entreprise ; car l'extrême difficulté du problème que nous avons à résoudre réside en ce que l'acheminement à faire suivre au trafic est contraire à la nature, et si, pour effectuer le transport, nous ne mettons pas la nouvelle ligne sur le même pied que ses rivales, je crains que nous réservions à l'entreprise un échec pitoyable.

Le Grand-Tronc, notre plus redoutable concurrent, possède une ligne allant de Québec à Portland ; on sait que cette ligne, dont la longueur est de 317 milles, passe à travers des montagnes dont la hauteur est de 1,377 pieds. Bien que je ne le sache point, je crois que l'on pourrait calculer la longueur supplémentaire qu'il faudrait donner à cette ligne du Grand-Tronc pour la pourvoir de rampes aussi douces que celles que donneront les élévations comprises entre le Saint-Laurent et le fleuve Saint-Jean. Il n'y a pas d'exagération, ce me semble, à dire qu'il faudrait allonger cette ligne de 50 milles, de sorte que la distance de Québec à Portland ne serait plus de 317 milles, mais plutôt d'environ 400 milles. Qu'est-ce que l'on constate par rapport à l'autre tracé?

Il me va falloir aborder une question délicate et susceptible de provoquer quelque discussion et de susciter de l'opposition ; je vais néanmoins la traiter à un point de vue purement national et non pas en tant que citoyen du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse. Je dis que ce chemin de fer doit aboutir à Moncton parce que c'est là le terminus qui lui est assigné par le traité et qu'il nous est interdit de nous soustraire aux obligations contractées. C'est avec la plus grande surprise que j'ai entendu ce soir mon honorable ami d'York (N.-B.) (M. Crocket) conseiller au Parlement de résilier son contrat, de revenir sur l'arrangement conclu avec la population de la Nouvelle-Ecosse, et de revenir sur tout ce qu'il a fait de bonne foi pour adopter un nouveau projet à la faveur duquel la tête de ligne du nouveau chemin de fer serait établie à Saint-Jean. Les égards que j'ai pour la ville de Saint-Jean valent assurément ceux de mon honorable ami, mais je ne vois aucune raison de demander au Gouvernement de se rendre ridicule aux yeux de la nation canadienne, et je crois me faire l'écho des esprits bien pensants du Canada en disant que le Gouvernement est tenu de s'en tenir à l'esprit et à la lettre du traité qu'il a conclu avec la population de la Nouvelle-Ecosse. Ce traité doit donc être respecté.

L'objet essentiel de la nouvelle voie n'est pas d'atteindre Halifax ou Saint-Jean, mais bien de transporter les produits canadiens vers les ports de mer du Canada en les faisant passer par des voies canadiennes. Peu importe le port de mer, pourvu qu'il soit canadien, et, je prie nos honorables amis de la Nouvelle-Ecosse de noter ceci, quelques efforts que tentent les ingénieurs ou les politiciens dans le but de détourner le trafic du port de Saint-Jean, les conditions géographiques du pays sont telles que ce port devra nécessairement, en définitive, avoir sa très large part du trafic du Transcontinental.

D'autre part, j'espère vivre assez longtemps pour voir, et j'espère voir bientôt... je crois que, ce chemin une fois construit, peut-être avant cela, nous verrons la réalisation de ce que je viens de dire :—une ligne de vapeurs rapides fera le trajet entre Liverpool et le Canada ; et je n'hésite pas à

affirmer que le seul terminus qui convienne naturellement à ce service rapide, de ce côté-ci du continent, est Halifax. Ce chemin devra donc passer par Moncton, pour faciliter le transport du courrier ; il faudra qu'il se rende jusqu'au bout, à cause des voyageurs ; il convient qu'il aille jusqu'à Halifax, pour y transporter rapidement la marchandise périssable. En même temps, il n'est que juste, je présume, de supposer que la marchandise lourde saura bien trouver la moins coûteuse et le plus court chemin qui lui fassé atteindre la mer. Peu importent nos dispositions, peu importent nos désirs, cette marchandise ira à son issue naturelle, et cette issue naturelle, c'est le port de Saint-Jean.

Voyons un peu quelles sont les distances. Je regrette de voir que, dans la discussion de ce soir, comme aussi dans les journaux, on ait parlé des distances comme s'il s'agissait de se rendre de Québec à Moncton, tandis que, selon moi, il en faudrait parler comme s'il s'agissait de construire le chemin de Québec à la mer. On ne prétendra pas qu'à Moncton, ce soit la mer, bien que la marée s'y fasse sentir. Il était juste, je le dis très sérieusement, que les habitants de la Nouvelle-Ecosse cherchassent à obtenir tout ce que cette ligne transcontinentale pouvait leur rapporter d'avantages, au même titre que le pouvaient faire ceux des provinces de Québec ou du Nouveau-Brunswick, ou, encore, de l'ouest. Je dis qu'il n'était que raisonnable et à propos que Moncton fût le point où devait se rendre cette voie ferrée; cependant, jamais il n'a été question de Moncton comme port de mer, quoique nos amis de l'opposition cherchent à nous plaisanter là-dessus, comme si nous avions voulu faire prendre Moncton pour un port de mer. Je suppose bien ne rien savoir que ne sachent également beaucoup de ceux qui sont ici; tout de même, je puis dire à la Chambre que si le premier ministre, dans sa réponse à la question de l'honorable député d'York (M. Crocket), a trouvé des chiffres établissant que la route de l'Intercolonial est plus courte que celle de l'intérieur ou encore que celle de la vallée du fleuve Saint-Jean, ses conclusions n'en sont pas moins erronées. Je regrette que, dans la préparation des pièces devant servir à cette réponse, l'on n'ait pas fourni au premier ministre, qui nous l'eût communiqué, le résultat des derniers arpentages. J'ignore quel est ce résultat, mais ce que je sais, c'est que les réponses données par le premier ministre avaient pour base les chiffres d'un rapport préliminaire du mois de mars 1905; et, en effet, les chiffres qu'il nous a présentés sont absolument ceux, à un mille près, de ce rapport préliminaire.

M. CROKET : En ce cas, ce n'est pas ce qui avait été demandé.

M. CARVELL : Je n'ai pas à exprimer d'opinion là-dessus: je ne fais que constater un fait.

M. STOCKTON : Vous n'insinuez pas que le premier ministre n'a pas dit la vérité.

M. CARVELL : Pas le moins du monde, monsieur, le premier ministre a fourni les renseignements qu'il a lui-même reçus. Je ne dis pas que les nouveaux arpentages vont sensiblement modifier ces chiffres, mais j'affirme qu'ils les modifieront; et voici pourquoi. Le premier ministre nous dit que la distance indiquée ici est pour le trajet de Québec à Moncton; or les chiffres du rapport préliminaire sont pour la route de Saint-Jean-Chrysostôme à Moncton; de façon qu'il en faudrait déduire une différence de six milles, qui est la distance du pont de Québec à Lévis, la route de Lévis à Moncton étant, par l'Intercolonial, de six milles plus courte que ne le serait celle du pont de Québec à Moncton. J'ai entendu dire—je ne donne pas cela comme vérité absolue—mais j'en fais la prédiction, qu'à certain endroit de la province de Québec, il y aura dix ou onze milles de moins que ne l'indiquent les chiffres du rapport préliminaire.

On m'a aussi dit que l'on gagne quelque chose par la route de l'intérieur dans la province du Nouveau-Brunswick; et je sais pertinemment qu'au lieu de cinq ou six milles de plus pour la route du fleuve, comme on le voit dans le rapport de M. Lumsden, ce sera huit à dix milles de moins.

Et je vais vous dire pourquoi je sais cela. Les chiffres indiquent la distance de Québec à la frontière comme étant de 220 milles ; de la frontière aux Grands-Rapides, 62 milles, et de Chipman à Moncton, 59 milles ; lesquelles distances sont communes à l'une et l'autre route : cela fait un total de 341 milles pour une route comme pour l'autre. Otez cela de 531 milles, distance totale indiquée, et vous restez avec 190 milles comme distance des Grands-Rapides à Chipman, par la route du fleuve, et 173 milles comme distances des Grands-Rapides à Chipman par la route de l'intérieur. Or quiconque a tant soit peu vécu sur les bords du Saint-Jean sait quelles sont les distances d'un point à un autre sur ce fleuve. Pour ceux-là qui n'y ont jamais été, je leur dirai que la route, d'un côté comme de l'autre, ne saurait varier de plus de dix à vingt verges. Des deux côtés, les bords sont élevés, avec, par places, de faibles intervalles, qui n'ont jamais plus de quinze à vingt verges de berge. Vous revenez ensuite aux distances de la route qui longe le fleuve Saint-Jean plus d'un mille ou deux, peu m'importe qui en fasse l'arpentage, comment cet arpentage soit fait ou à quelle époque il ait lieu. Les distances que j'indique ici sont celles que fournit la carte du Nouveau-Brunswick, celle-là même que publie l'administration des terres de la Couronne qui a promené la chaîne d'arpentage sur chaque pouce des rives de ce fleuve ; et ces distances, tout voyageur au Nouveau-Brunswick les connaît. Les voici :

| | Milles. |
|---|---|
| De Grand-Falls à Andover.. .. .. .. .. .. | 24 |
| D'Andover à Woodstock.. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| De Woodstock à Fredericton.. .. .. .. .. | 62 |

Là-dessus, il ne peut y avoir de doute. Pour ce qui est de la distance de Fredericton à Chipman, on trouverait peut-être une différence d'un mille ou deux ; mais cette ligne a été si souvent mesurée (une route carossable la suit d'un bout à l'autre) qu'il ne saurait y avoir une différence de plus de trois ou quatre milles, de quelque façon qu'elle soit arpentée, surtout si on se rappelle que, d'après le plan mis devant la Chambre, l'élévation à surmonter n'est que de 100 pieds, et, vous pouvez y arriver sans peine en moins de dix, peut-être vingt milles, avec une pente inférieure au maximum. Je mets à quarante-cinq milles la distance de Fredericton à Chipman ; mais il est possible qu'elle soit d'un mille ou deux moindre ou plus grande. Pour nous en tenir à quarante-cinq milles comme étant la distance de Fredericton à Chipman, cela fait 181 milles de Grands-Rapides à Chipman. Ces chiffres sont indubitablement exacts, et cependant le rapport préliminaire disait 190 milles. Il y a neuf milles à déduire de la route du fleuve, peu importe comment ou par qui elle ait été mesurée.

Je n'ai pas le moindre doute non plus qu'un léger changement dans le voisinage de Chipman nous ferait aisément gagner de quatre à six milles. Naturellement, ce n'est là que mon opinion, mais je n'hésite pas à la donner, et je suis sûr que les rapports la confirmeront.

Nous avons donc, pour la route du fleuve, treize ou quatorze milles à déduire des chiffres que présente le rapport préliminaire.

Pour ce qui est de la route de l'intérieur, j'ignore combien nous pourrons gagner.

Maintenant, monsieur l'Orateur, quand on songe combien petite est la différence de distance entre ces deux routes, je crois que nous avions amplement raison de demander un nouvel arpentage au Gouvernement. La peine que le Gouvernement se donnera, la dépense que ce nouvel arpentage pourra entraîner, seront plus que compensés par les résultats obtenus, je le crois fermement. Cet arpentage convaincrait le Gouvernement, convaincrait la commission d'une chose, c'est que, au point de vue de la facilité d'exécution, la route du fleuve Saint-Jean est la seule qui soit acceptable.

Mon honorable ami a cité cette partie du rapport de M. Butler où ce dernier prétend qu'avec la force motrice voulue sur l'Intercolonial pour tirer 600 tonnes entre ces deux localités on tirerait 1,260 tonnes par la nouvelle route, nonobstant ses pentes au quatre dixièmes. Si cela est vrai, pourquoi n'avoir pas ajouté à cela en nous disant quelle serait la capacité de transport de cette même force motrice appliquée à la route qui descend le fleuve Saint-Jean. Il faut se rappeler, en effet, monsieur l'Orateur, qu'une fois arrivé



au fleuve Saint-Jean, à vingt-cinq milles d'Edmundston, vous avez une route qui va en descendant depuis là jusqu'à Fredericton, et ensuite, à vrai dire, jusqu'à Chipman.

Je ne suis pas ingénieur moi-même et, par suite, je ne saurais préciser les chiffres. Je dirai toutefois que, il n'y a pas bien longtemps, j'ai vu une lettre du directeur d'une importante voie ferrée américaine, et dans cette lettre il disait que là où le chemin n'avait qu'un maximum de trois dixièmes, on pouvait tirer sans misère la charge de quatre-vingt-dix wagons. Il est donc raisonnable de croire que la capacité de transport de cette même force motrice appliquée à la route qui descend la vallée de Saint-Jean, au lieu d'être de quarante-deux wagons, comme le dit M. Butler, serait de 75 à 100 wagons, en d'autres termes, d'autant de wagons qu'il est raisonnablement possible d'en attacher derrière une locomotive.

Je tiendrai à donner ici quelques chiffres relativement aux distances respectives des différentes routes—non pas absolument en vue de démontrer la supériorité de Saint-Jean : ce n'est pas là mon but. Je dirai bien que je ne brûle pas du désir de faire plus pour Saint-Jean que je ne dois faire ; et je crois pouvoir dire qu'il en est ainsi de tous partisans de l'administration. Saint-Jean, au point de vue politique, est une localité fort incertaine ; tantôt élisant un libéral et tantôt un conservateur. Les habitants ne connaissent d'autre politique que celle de leur port, et j'en profite pour dire qu'ils ont fait pour l'améliorer plus que n'a fait aucune autre ville du Canada de même population.

Ils ont dépensé plus d'un million de dollars de leur propre argent à construire des quais et à d'autres travaux maritimes. Mais il suffit qu'ils s'aperçoivent, à Saint-Jean, qu'on en veut à leur port, pour que, tout aussitôt, ils montrent les dents. On se rappelle qu'en 1900, quand l'honorable M. Blair se présenta dans Saint-Jean en annonçant qu'il allait revendiquer les droits de cette ville, il fut élu à une majorité de 1,000 voix. Cependant, quatre ans après, Saint-Jean prit peur quand on mit Portland de l'avant, et les rôles furent retournés, car cette fois M. Blair fut battu par une majorité de plus de 1,000 voix. Je le répète, on doit agir avec justice à l'égard de Saint-Jean, et ce n'est certes pas trop demander que d'insister sur ce point.

Pour ce qui est des distances, et bien que je n'aie pas les chiffres exacts entre Québec et Portland, si l'on abaisse les rampes du Grand-Tronc au même niveau que celles du nouveau transcontinental, il doit y avoir près de 400 milles. La distance de Québec à Saint-Jean, par la voie la plus courte, est d'environ 475 milles, en suivant le fleuve Saint-Jean et en utilisant le Pacifique Canadien. Par voie de Chipman, il y aurait 356 milles ; par voie de Moncton, en suivant le fleuve, 608 milles ; et par la route

centrale, 598 milles, en supposant que les chiffres du rapport intérimaire soient exacts. La distance de Québec à Halifax, par voie de Moncton, et en suivant la route centrale, est de 694 milles. La distance de Québec à Saint-Jean, par voie de Moncton et de l'Intercolonial, est de 578 milles, mais si l'on suit la voie la plus courte il n'y a plus que 478 milles, soit 100 milles de moins que par l'Intercolonial, et l'on peut encore gagner 100 autres milles en donnant à ce nouveau chemin de fer des rampes supérieures à celles de l'Intercolonial. On peut donc, je le répète, effectuer, pour cette distance de Québec à Saint-Jean, une économie de 200 milles, et serrer Portland de si près que la différence ne vaudrait pas la peine d'être prise en considération. D'un autre côté, si l'on tient à ce que le trafic passe par Moncton avant d'aller à Saint-Jean, on perd tous les bénéfices de ces avantages. Quant à soutenir qu'il faudrait se rendre à Halifax, autant vaudrait nous demander de souscrire à une pure absurdité.

Mon honorable ami a appuyé sur tout ce qui lui était nécessaire pour démontrer les avantages qu'il pourrait y avoir à suivre la rivière. On ne doit pas oublier que la section-est de ce chemin de fer ne sera une véritable voie transcontinentale que durant cinq mois de l'année, et qu'il faudra la maintenir en opération durant les autres sept mois. Si on fait passer ce chemin de fer à travers bois et montagnes, sur quel trafic pourrait-on bien se reposer, durant les mois d'été où il n'y aura plus de trafic transcontinental ? D'un autre côté, en suivant la vallée du fleuve Saint-Jean, on se trouvera passer à travers un pays habité par une population que mon honorable ami estime être de 75,000 âmes, dans la région agricole la plus riche du Nouveau-Brunswick, région pouvant même soutenir la comparaison avec toute autre partie du Canada. Cette région est habitée par des gens à l'aise, habitués à se déplacer, et il y aura suffisamment là de trafic local pour pourvoir aux sept mois de disette dont je viens de parler.

Il y a d'autres aspects de cette question que j'aurais voulu aussi prendre en considération, mais l'heure est si avancée que je ne crois pas que je serais bien venu à en dire plus long. J'ai ce sujet à cœur, car je sais que la province du Nouveau-Brunswick y est grandement intéressée, et même, j'ajouterais, le Canada tout entier. J'ai donc l'espoir que quand la question du tracé sera décidée, on ne le fera qu'après avoir pris toutes les précautions nécessaires, et après s'être assuré, en consultant là-dessus les meilleurs hommes du métier, qu'il n'y aura jamais lieu de regretter la détermination qu'on aura pu prendre.

Avant de m'asseoir, permettez-moi quelques remarques au sujet de la commission du chemin de fer transcontinental. Les hommes qui composent cette commission ont été en butte à beaucoup d'attaques, et je suis bien aise de pouvoir venir exposer en cette Chambre ce que j'en sais depuis le 1er août dernier. Avant cela, j'ignore ce qui a pu se passer. Je parle de cette commission, depuis sa réorganisation avec M. Parent comme président et l'adjonction de M. McIsaac. Loin de moi la pensée d'imputer le moindre blâme aux deux autres commissaires, qui, en vertu des devoirs de leur charge, ont à s'occuper des deux autres sections et n'ont absolument rien à voir avec la section est. Mais, pour ce qui est de MM. McIsaac et Parent, je dois dire que nous n'avons rencontré, chez ces deux messieurs, que la plus grande courtoisie et le plus vif désir de rendre les études préliminaires, pour le tracé du chemin, aussi complètes que possible. C'est M. McIsaac qui a juridiction sur cette partie du chemin, et il ne néglige rien pour que la tâche qu'on lui a confiée soit aussi complète et consciencieuse qu'il soit permis d'espérer. Je me crois tenu en honneur de lui rendre ici publiquement ce tribut de justice. Il a mis tout en œuvre pour que le public puisse savoir exactement ce qu'il lui faudra faire, à un moment donné ; et quand on en sera arrivé là, je suis convaincu que la décision qu'on aura prise sera la bonne.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami veut-il dire que les commissaires se sont partagé différentes sections, et que chacun d'eux a la charge d'une section particulière au lieu de concentrer son attention sur le tout ?

M. CARVELL : C'est M. McIsaac qui voit surtout à la section est, et je crois que c'est bien ainsi que les choses doivent être. Je dis cela, parce que chaque fois que je me présente devant la commission, on me renvoie toujours à M. McIsaac. Je crois que c'est bien ainsi que la plupart des membres de cette Chambre agiraient dans les circonstances. Mais il est bien entendu que, quand il s'agit de prendre une décision, je reste persuadé que chaque commissaire assume sa part entière de responsabilité et donne toute son attention à ce qu'il s'agit de décider, quand bien même cela ne se rapporterait pas à la section dont il peut avoir charge particulière.

M. LENNOX : Que veut donc dire mon honorable ami quand il affirme que les autres commissaires ont à signer des chèques, des rapports et autres choses de ce genre ?

M. CARROLL : Je n'ai jamais soufflé mot de cela.

M. R. L. BORDEN : J'avais cru comprendre que mon honorable ami s'était ainsi exprimé. Mais j'aimerais à poser une autre question. Il dit que la réduction des rampes à quatre dixièmes par cent aurait pour effet d'augmenter la distance jusqu'à Portland à 400 milles. Se base-t-il, pour cela, sur un graphique quelconque?

M. CARVELL : Non pas.

M. R. L. BORDEN : Alors, comment faites-vous?

M. CARVELL : J'ai déjà dit que je n'avais pas ces renseignements, mais je vais expliquer comment j'ai pu en arriver à cette conclusion. Mon honorable ami pourra voir, dans le rapport intérimaire des commissaires, qu'il serait nécessaire d'allonger la distance séparant Québec de Saint-Jean de quelque chose comme 50 ou 60 milles, si on veut réduire les rampes de 1 pour 100 à quatre dixièmes. Et comme le Grand-Tronc se trouve dans la même passe, j'en ai conclu que si ce chemin de fer voulait aussi abaisser ses rampes de un pour cent à quatre dixièmes de un pour cent, la distance jusqu'à Portland s'en trouverait proportionnellement augmentée d'autant.

M. R. L. BORDEN : Ce ne sont là que des conjectures.

M. CARVELL : Je crois cependant que ces conjectures serrent la vérité d'assez près.

M. COSTIGAN : J'aimerais à dire aussi quelques mots, mais comme il est déjà tard je proposerai l'ajournement de la suite du débat.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

## L'ADJUDICATION DES TRAVAUX DU TRANSCONTINENTAL.

L'honorable S. FISHER propose l'ajournement de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à savoir si les entreprises, dont j'ai déjà parlé deux ou trois fois, ont été adjugées, et, dans la négative, quelle est la raison de tous ces retards. On fait courir, à tort ou à raison, bien des bruits à ce sujet. On dit, par exemple, que les commissaires sont également divisés sur la question de ces adjudications. Il paraîtrait, d'après ce qu'on nous a dit ce soir, que chaque commissaire a juridiction entière sur sa section, mais on a dû apparemment se départir en cette circonstance de cette règle. On dit que les commissaires sont également divisés, et qu'ils en ont référé au Gouvernement qui, à son tour, présente une division de huit contre six. Y a-t-il possibilité d'en venir à une entente, ou bien va-t-on enfermer ces nouveaux jurés jusqu'à ce qu'ils soient d'accord?

M. EMMERSON : Ils sont comme la cour suprême des Etats-Unis, huit contre sept.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement, je m'en rapporte ici à l'honorable ministre, huit contre sept. Mais alors, il serait fort intéressant de savoir quand le Gouvernement espère pouvoir en arriver à une décision sur ce qu'il se propose de faire.

Je suis porté à croire que toute la question est de savoir quel est, pour chaque entreprise, le plus bas soumissionnaire. On devrait supposer que, depuis que les soumissions ont été envoyées, c'est-à-dire depuis quatre semaines, les commissaires ont dû avoir tout le temps nécessaire, ou du moins le Gouvernement en huit ou dix jours, pour en arriver à une conclusion. Mais il y a, apparemment, d'autres considérations à peser que celles se rattachant au montant de chaque soumission. A-t-on quelques renseignements à nous fournir à ce sujet ce soir ?

Si on ne peut nous donner aucun renseignement ce soir, quand y a-t-il lieu de s'attendre à ce que le Gouvernement nous fasse connaître sa décision? Il me semble étrange qu'après quatre ou cinq semaines on ne soit encore arrivé à aucune décision. Mais peut-être ces entreprises ont-elles déjà été adjugées, et alors ce ne serait que pure courtoisie de la part d'un membre du Gouvernement de nous donner à ce sujet tous les renseignements nécessaires. Le ministre de l'Agriculture ou le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou le ministre des Chemins de fer, voudra-t-il être assez bon de nous dire à quoi nous en tenir?

M. FISHER : Je regrette qu'il me soit impossible de gratifier la curiosité de mon honorable ami, et il lui faudra se contenter, pour le présent, des renseignements puisés dans les journaux ou à d'autres sources. Je crois pouvoir assurer, cependant, que d'ici peu le ministre fera à ce sujet l'exposé officiel que l'on désire.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre n'est pas indifférent à ce que disent les journaux, car, il y a trois ans, il a congédié l'un de ses ministres pour guère autre chose que des racontars de presse. Puis-je savoir ce que le Gouvernement aura demain à l'ordre du jour ?

M. FISHER : Il y aura un ou deux bills d'initiative gouvernementale et ensuite nous nous formerons en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont ces mesures, et de quels subsides s'agit-il ?

M. FISHER : Le ministre de la Justice proposera l'un de ses bills, et nous étudierons aussi le bill du Revenu de l'intérieur. Nous passerons ensuite aux crédits de l'Intérieur.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il quelques renseignements à nous fournir au sujet du rapport en retard de son département?

M. BRODEUR : J'ai ce rapport même en cet instant devant moi, et je vais le déposer sur le bureau de la Chambre.

(La motion est acceptée, et la Chambre lève sa séance à minuit un quart.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 10 avril 1906.

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

### 1re LECTURE

De divers bills d'intérêt privé :

Bill (n° 102) relatif à la compagnie de chemin de fer Schomberg-Aurora.— M. Campbell.

Bill (n° 103) concernant la compagnie de Québec au lac Huron.—M. Lachance.

Bill (n° 104) tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer Hamilton-Waterloo-Guelph.— M. Zimmerman.

Bill (n° 105) tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurances sur la vie la Sterling.—M. Lennox.

Bill (n° 106) concernant les demandes de brevets de Henry Wurtz, junior.—M. Belcourt.

Bill (n° 107) concernant la compagnie de force Erié-Ontario.—M. German.

### DECLARATION RELATIVE AUX DEMANDES EN CONCESSION DE MINES DE M. CALDWELL.

M. J. D. REID: L'honorable ministre de l'Intérieur est-il en mesure de nous fournir de plus amples renseignements au sujet de la question que je lui ai soumise l'autre jour ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : M. C. F. Caldwell a transmis au département de l'Intérieur les demandes d'a peu près deux cent dix de ses clients en vue de l'achat de terrains houillers dans la province d'Alberta, et il a payé au département $1,050 pour solder la taxe de $5, laquelle, d'après les règlements, doit accompagner chacune de ces demandes.

Une demande distincte a été faite dans chaque cas, et chacune d'elle est pour l'étendue maxima de terrains houillers qui peut être concédée à un seul individu en vertu des règlements, savoir : 320 acres.

Il a été transmis à M. Caldwell un accusé de réception du montant des taxes versées par lui, et il lui sera adressé un document séparé pour chacune des demandes qu'il a transmises, dès que celles-ci auront été inscrites et qu'il en aura été fait rapport. Si l'on constate que ces terres ne sont pas couvertes par des demandes antérieures, il sera accordé aux clients de M. Caldwell un délai de trente jours pour effectuer le premier versement du prix d'achat (le quart) de ces terres ; et si le dépôt de cette somme n'est pas effectué dans le délai spécifié, les demandes seront considérées comme étant devenues caduques.

Rien n'empêche toute personne qui demande une concession de 320 acres de terrain houiller pour elle-même de présenter en même temps un nombre quelconque de demandes semblables pour d'autres personnes, pourvu, bien entendu, que la taxe fixée par le règlement ait été payée dans chaque cas et que l'on se soit conformé à tous autres égards aux règlements. Il n'y a rien ni dans les archives, ni à la connaissance du département, qui permette de distinguer particulièrement les divers clients de M. Caldwell à part leurs noms respectifs.

### L'ADJUDICATION DES TRAVAUX DU TRANSCONTINENTAL.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à poser de nouveau au très honorable premier ministre la question que j'ai posée hier soir en son absence. Il paraîtrait que des soumissions pour la construction de la division de l'Est du chemin de fer transcontinental ont été déposées il y a déjà quatre ou cinq semaines, et que, les commissaires étant également divisés sur la question de savoir laquelle de ces soumissions devrait être acceptée, toute l'affaire a été renvoyée au cabinet. Or, si la rumeur dit vrai, les membres du cabinet seraient également partagés d'opinion. Mais, bien entendu, nous ne saurions nous attendre à ce que le très honorable premier ministre nous fasse des confidences sur ce point. L'adjudication d'une partie des travaux a-t-elle été faite, et sinon quand pouvons-nous nous attendre à être renseignés à cet égard ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable député s'est montré injuste à mon égard ; je suis bien prêt à lui fournir tous les renseignements en ma possession.

M. R. L. BORDEN : De quel côté est la majorité ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député le saura en temps opportun.

M. FOSTER : Se tire-t-il beaucoup de ficelles ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, nous laissons ce soin aux membres de la gauche. Voici quels sont les faits. Les commissaires transmirent un rapport jeudi dernier, et le conseil ne put mettre la question à l'étude avant le samedi suivant. L'honorable député n'ignore pas que durant la session il est difficile pour le conseil de débattre des questions importantes, si ce n'est le samedi. Les jours que la Chambre siège, il nous est à peu près impossible d'examiner et de régler des affaires importantes. Naturellement, le conseil a discuté cette question l'autre jour et en reprendra l'examen dès jeudi prochain, jour où nous en arriverons à une décision à cet égard ; et je me ferai un plaisir alors de fournir à l'honorable député tous les renseignements qu'il pourra désirer, en même temps que je déposerai sur le bureau de la Chambre les papiers y relatifs.

## LES LOIS DE NATURALISATION DE L'EMPIRE.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre est-il en mesure de nous dire s'il est possible de se procurer des exemplaires des documents qui ont été déposés sur le sujet de naturalisation ? J'ai demandé l'émission d'un ordre de la Chambre en vue de la production d'un dossier du département de la Justice relatif aux lois de naturalisation de l'empire. Ces lois se trouvent, ainsi qu'un mémoire très complet sur le sujet, dans un rapport présenté à la Chambre des communes du Royaume-Uni. Ce document fut déposé sous la forme d'un imprimé. Y a-t-il d'autres exemplaires de ce travail qu'il soit possible de se procurer, ou va-t-il falloir en imprimer une certaine partie pour l'usage des députés qui s'intéressent à la question?

Sir WILFRID LAURIER : Je suis bien persuadé que nous pouvons en fournir quelques exemplaires de plus, et je donnerai demain la réponse à cette question.

## CAUTIONNEMENTS DES COMPAGNIES D'ASSURANCES.

M. A. C. MACDONELL : Je demanderai au ministre du Revenu de l'intérieur si son département acceptait les cautionnements de compagnies d'assurances en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accises et qui en cette qualité sont tenus de fournir cautionnement à l'Etat. Dans le cas actuel il paraîtrait que le gouvernement a accepté comme cautionnement la garantie de compagnies d'assurances étrangères contre l'incendie. Je prie le ministre de se reporter à l'interpellation qui a été faite en cette Chambre, le 19 mai 1904. Cette fois, le ministre des Finances fut interrogé au sujet d'une affaire assez semblable : l'acceptation par l'administration à cette époque comme cautionnement de la garantie de compagnies étrangères, et voici une des réponses données en cette circonstance par le ministre des Finances :

La loi des Etats-Unis n'exclut pas explicitement les compagnies étrangères, mais l'effet est celui indiqué précédemment.

Le ministre avait expliqué que, dès 1894, le gouvernement des Etats-Unis avait interdit à ses bureaux d'accepter, comme cautionnement, les obligations de compagnies d'assurances étrangères, et n'avait autorisé l'acceptation que des obligations de ses propres compagnies, à l'exclusion de celles de la Grande-Bretagne et du Canada. Le ministre continuait en ces termes :

Après un délai raisonnable, notre gouvernement refusera d'accepter comme garantie d'autres obligations que celles des compagnies anglaises ou canadiennes.

Plus tard, dans le cours de la même session, en réponse au député de Toronto-est, le regretté E. F. Clarke, le ministre répondit en ces termes à une question sur le même sujet :

Les divers départements ont reçu ordre de ne pas renouveler les polices émises par les compagnies étrangères lorsqu'elles seront caduques, mais d'en contracter à l'avenir avec les compagnies anglaises et canadiennes. Il n'a pas été fixé de date, vu que les polices n'expirent pas toutes le même jour, mais à mesure qu'elles viendront à terme, la règle indiquée ci-dessus sera appliquée.

Cette réponse fut donnée le 21 juillet 1904. Maintenant, on m'informe que le département du Revenu de l'intérieur a adressé des circulaires aux percepteurs placés aux différents ports déclarant que les obligations de compagnies d'assurances étrangères de cette nature, savoir: celles de la compagnie dite "United-States Fidelity and Guarantee Company" devront être acceptées. La seule autre compagnie d'assurance étrangère qui fasse des affaires au Canada est celle dite " American Surety Company," tandis qu'il y a cinq ou six compagnies canadiennes. Je n'ai pas vu la circulaire en question, mais j'ai en main une lettre du secrétaire du département de l'accise dans le même sens.

Ottawa, 7 avril 1906.

M. W. Alexander,
Gérant pour le Canada de la
London Guarantee and Accident Co.
(à responsabilité limitée),
Toronto, Ontario.

Cher monsieur,—Relativement à votre lettre du 6 du courant, j'ai l'honneur de vous informer que la compagnie dite " United States Fidelity Company " est autorisée à poursuive ses opérations au Canada, et le département ne saurait empêcher aucun dépôt d'accise de conclure des arrangements avec aucune compagnie ainsi autorisée. Le département, toutefois, n'est pas chargé d'opérer le placement de ces cautionnements ; il n'a rien à y voir, si ce n'est en vue de s'assurer que la garantie est suffisante.

Votre bien dévoué,
WM HIMSWORTH.

Puisque le département a le droit d'accepter ou de rejeter ces cautionnements, je demanderai au ministre s'il se propose d'adopter dans son département la règle posée par le ministre des Finances quand il a déclaré qu'on n'accepterait plus à l'avenir que les cautionnements des compagnies anglaises ou canadiennes, à mesure que les polices alors en vigueur deviendraient caduques. Cette déclaration fut faite au mois de mai 1904, et, dans le cours ordinaire des choses, toutes ces polices doivent être depuis longtemps caduques.

L'honorable M. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Si l'honorable député me permet de remettre à demain la réponse à cette question, je serai alors en mesure de le renseigner plus complètement. Si je comprends bien la situation, le département n'accepte pas d'autres cautionnements de la part de ses employés que ceux de compagnies canadiennes ou an-

glaises. J'ai cru comprendre, de plus, que le département avait pour règle d'exiger que tous les cautionnements fournis au département par d'autres que ses employés fussent fournis par des compagnies canadiennes ou anglaises. Mais pour le moment, je ne suis pas en mesure de dire exactement quels ordres ont été donnés à cet égard et dans quelle mesure on s'y est conformé. Je me ferai un plaisir de fournir demain à l'honorable député des renseignements plus complets.

## LA NAVIGATION MARITIME DANS LES EAUX DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. G. MACPHERSON (ville de Vancouver) : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire signaler à l'attention du Gouvernement et de la Chambre une question que je considère de toute première importance: assurer davantage la navigation sur le littoral maritime occidental de l'île de Vancouver, dans la province de la Colombie-Anglaise. Les honorables députés de cette Chambre n'ont pas oublié les trois accidents si déplorables qui se sont produits sur la côte occidentale de l'île de Vancouver au mois de décembre de l'année dernière et au mois de janvier, cette année. Avant la construction du chemin de fer canadien du Pacifique à travers la Colombie-Anglaise, l'industrie des transports dans cette province ne tenait guère de place. Il y a vingt ans, la seule compagnie de navigation exploitant les eaux limitrophes de la Colombie-Anglaise était celle dite " The Pacific Coast Steamship Co.", faisant le service entre San-Francisco et les ports de Victoria, de New-Westminster et du détroit de Puget. En outre, la compagnie de navigation du Pacifique Canadien avait des caboteurs, et les charbonniers faisaient les transports entre Nanaïmo et la ville de San-Francisco. La construction du Pacifique Canadien a commencé une nouvelle ère en ce qui regarde les transports. La ville de Vancouver, que j'ai l'honneur de représenter en cette Chambre, est la tête de ligne de plusieurs grands steamers appartenant à cette compagnie : ce sont l' " Empress of India ", l' " Empress of China ", l' " Empress of Japan " ; ainsi que le " Tartar ", l' " Athenian " et le " Montcalm ". Ces navires font le service entre Vancouver et Victoria d'une part et l'Orient de l'autre. Nous avons en outre la ligne dite " Union Steamship Line," qui relie la confédération australienne aux villes de Victoria et de Vancouver. Je veux parler de l' " Aorangi ", du " Miowera " et du " Moana ", dont chacun jauge de 5 à 6 mille tonneaux. Le mois prochain, nous aurons les paquebots de la ligne Allan qui feront le service entre les ports de la Nouvelle-Zélande, Victoria et Vancouver ; enfin, il s'est établi depuis un an ou un an et demi une nouvelle ligne connue sous le nom de " Blue Funnel ", qui possède les plus grands navires de l'océan Pacifique. Partant de Liverpool, ils traversent la Méditerrannée, le canal de Suez, l'océan Indien, passent par Singapour, les Etablissements du détroit et les ports de l'Orient pour venir aboutir à Victoria, à Vancouver et aux ports du détroit de Puget. Chacun de ces navires de la ligne " Blue Funnel " livre à Vancouver, ou y prend une cargaison d'à peu près 11,000 tonnes. Mon but en prenant aujourd'hui la parole est de faire observer au Gouvernement et particulièrement au département de la Marine et des Pêcheries, que, si l'industrie des transports de la Colombie-Anglaise ne s'est développée que de date récente, cette industrie dans toute la province, et particulièrement en ce qui regarde la ville que j'ai l'honneur de représenter, a déjà une importance considérable.

L'année dernière, il est entré dans le port de Vancouver 867 navires d'un tonnage de 679,145, portant 113,485 tonnes de marchandises et 39,401 hommes d'équipage. Dans le port de Victoria il est entré 1,183 navires, jaugeant 980,298 tonneaux, portant 12,178 tonnes de marchandises et 57,903 hommes d'équipage. La différence entre les chiffres pour ces deux ports s'explique très facilement. Les navires faisant escale à Vancouver ne sont inscrits qu'une fois, tandis que ceux faisant escale à Victoria sont inscrits à l'aller et au retour, ce qui explique la grande différence de tonnage en faveur de Victoria.

Le 28 décembre dernier, le navire anglais " Pass of Melfort ", portant 23 officiers et matelots, ainsi que le capitaine et sa femme, frappa les rochers d'Amphitrite, écueil très dangereux affleurant au nord du détroit de Barclay. Or, deux jours avant qu'on eût appris que le "Pass of Melfort" avait donné sur cet écueil, le gardien du phare de cap Beale avait téléphoné à Victoria, et les journaux avaient annoncé dans les rues de Victoria et de Vancouver qu'un grand navire à quatre mâts faisait des signes de détresse dans le détroit de Barclay. Deux jours durant, ce navire et son malheureux équipage cherchèrent à s'engager dans le détroit de Juan de Fuca, et ne réussit qu'à s'échouer sur les rochers d'Amphitrite, déjà célèbres par le nombre de leurs victimes. Pas un seul des passagers de l'équipage du " Pass of Melfort " ne fut sauvé. Ce navire était parti sans cargaison de certains ports de l'Amérique du Sud et devait prendre un chargement de bois dans le détroit de Puget. Le 15 décembre, le " King David ", un des navires de la ligne King, de Glasgow, frappa un écueil un peu au nord de la pointe d'Amphitrite. Toutefois, ce naufrage ne fut pas aussi désastreux que celui du " Pass of Melfort ".

Néanmoins, six hommes, y compris le second du navire, y trouvèrent la mort; les autres furent recueillis par le " Queen City,"

navire qui fait le service entre l'extrémité nord de l'île de Vancouver et la ville de Victoria. Le 23 janvier, tout l'univers civilisé, ou du moins toute la population des Etats-Unis et du Canada fut atterrée à la nouvelle qu'un grand paquebot avait frappé sur un écueil dans la baie de Pachéna, au sud du cap Beale, et que plus de 60 personnes avaient été noyées. Ce paquebot se nommait " Valencia ", et appartenait à la compagnie dite Pacific Coast Steamship Co., faisant le service entre la ville de San-Francisco et Victoria, Vancouver, et les ports du détroit de Puget. Le navire cherchait à s'engager dans le détroit Juan de Fuca quand il fit naufrage. J'ai ici, monsieur l'Orateur, une carte de cette côte occidentale. Un exemplaire de cette même carte fut trouvée subséquemment sur le " Pass of Melfort ", de même qu'on en trouva un autre dans la Chambre du " King David ", et un autre sur le " Valencia ". C'est une carte de l'île de Vancouver et des rivages adjacents de la Colombie-Anglaise, adressée par le capitaine G. H. Richard, en l'année 1859. Ainsi, une carte qui date de cinquante ans, est la meilleure que l'on puisse mettre à la disposition des navigateurs qui s'approchent des côtes de la Colombie-Anglaise. Lorsque le " King David " s'en alla donner sur les rochers, tout ce que le capitaine de ce navire avait pour le guider, c'était une note inscrite sur cette carte, en ces termes: " Les navigateurs qui feront naufrage trouveront des aliments, un abri et des secours au phare du cap Beale, station télégraphique et de signaux ". Le seul secours que les naufragés pouvaient recevoir au cap Beale, c'était la permission de télégraphier à Victoria, éloigné de 120 milles. Bien qu'ils aient pu penser qu'il leur serait possible d'atteindre le cap Beale par une tempête comme celle qui frappa nos côtes du 25 au 26 décembre, ce n'est que par une intervention de la Providence qu'ils pouvaient échapper à la mort, pour la simple raison que cette partie de la côte occidentale de l'île de Vancouver qui s'étend de l'île de Bonilla, au sud, jusqu'à l'île de Léonard, au nord, est tellement dangereuse qu'on la désigne généralement sous le nom de cimetière du Pacifique. Si je disais le nombre de naufrages qui ont eu lieu dans ce court espace depuis dix ou quinze ans, je crains fort que mes honorables collègues ne refuseraient pas de me croire sur parole. Je me contenterai de mentionner quatre de ces naufrages ; mais je crois que dans les archives du département de la Marine et des Pêcheries on trouvera consignée une liste de naufrages arrivés dans ces eaux et qui serait bien de nature à effrayer les habitants de cette partie-ci du pays qui ont l'habitude de parler de l'île de Sable comme du cimetière de l'Atlantique. Or, comme je viens de le dire, la seule carte que nous ayons de la côte occidentale de l'île de Vancouver a été dressée en 1859. A ce propos, je désire faire une autre observation: à l'île de Tatoosh, près du cap Flattery, il y a un feu qui brille et disparaît à toutes les trente secondes. A Carmenah, éloigné de 20 milles sur la côte opposée des détroits de Juan de Fuca, il se trouve un autre phare dont la lumière brille et disparaît à toutes les trente secondes. Ce sont là deux phares tournants et qui se ressemblent beaucoup. On peut les apercevoir l'un et l'autre à une distance d'à peu près 19 milles et trois quarts. Mais, sur un navire dans la situation où était le " Valencia ", —et je reviendrai sur cette affaire un peu plus tard,—sur un navire, dis-je, voguant ainsi au hasard, enveloppé par une brume épaisse, on ne pouvait distinguer ces phares à travers la brume. S'il y avait eu dans ce voisinage un phare comme celui qu'on a établi sur l'île de Léonard, dans la circonscription de l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith), en 1904, et qui est d'un modèle très récent, l'équipage du " Valencia ", j'en suis sûr, aurait pu apercevoir le phare du cap Beale, situé à 30 milles à peu près plus au nord que la pointe de Bonilla. Si vous consultez la carte au point où est indiqué l'entrée du détroit de Juan de Fuca, vous apercevrez la pointe de Tatoosh, et au nord de cette pointe, celle de Carmenah, et encore un peu plus au nord le phare du cap Beale. Ce cap et la pointe de Carmenah peuvent être pris l'un pour l'autre, de même que la pointe de Carmenah et le cap Flattery peuvent être pris l'un pour l'autre. Ces phares ne sont pas assez différents l'un de l'autre, bien que celui du cap Beale ait un secteur rouge tourné vers l'est-sud-est. Mais un navire battu par la tempête peut être jeté très loin en dehors de sa voie et son équipage ne pas apercevoir le secteur rouge dans la direction est-sud-est. Nombre de personnes pensent que le " Pass of Melfort " en remontant la côte occidentale sous le commandement d'un capitaine qui n'avait jamais fait ce voyage prit la pointe de Carmenah pour le cap Flattery et le cap Beale pour la pointe de Carmenah, et croyant qu'il s'engageait dans les détroits de Juan de Fuca, alla jeter son navire sur les écueils et faire périr tous ceux qui étaient à son bord.

Je voudrais bien faire comprendre au ministre de la Marine et des Pêcheries que, de l'avis de navigateurs experts, ces phares ne sont pas assez différents les uns des autres pour guider suffisamment les marins, et que certains changements sont nécessaires pour cette raison.

Le navire " Valencia " appartenait à la Pacific Coast Steamships Co., et le soir du 23 janvier, il frappa les rochers de Sea Bird dans la baie de Pachéna, un peu au sud du phare du cap Beale. Le côté le plus triste de cette histoire, c'est que durant vingt-quatre heures, le " Valencia " portant ces malheureux passagers, resta échoué sur l'écueil sans qu'il se trouvât personne d'assez bien outillé pour sauver de la mort 126 personnes qui périrent avec le navire, à ce qu'on me dit. Monsieur l'Orateur, tout en me rendant parfaitement

M. MACPHERSON.

compte de la gravité de mes paroles, je n'hésite pas à dire qu'à moins de l'adoption par le Gouvernement ou le département de la Marine et des Pêcheries de mesures énergiques en vue de réduire à un minimum les dangers que présente la navigation sur la côte occidentale de l'île de Vancouver, nous allons porter la responsabilité de ce qui arrivera et nous serons presque coupables de meurtre. On pourra penser que c'est là aller un peu loin ; mais que ceux qui sont disposés à me contredire ici songent aux veuves et aux orphelins qui déplorent la perte des leurs, qui attendent, comme l'a dit le poète anglais,

For the touch of a vanished hand,
And the sound of a voice that is still.

J'ajouterai que s'il y avait eu des embarcations à portée du paquebot " Valencia " nous n'aurions pas aujourd'hui à raconter cette triste histoire, il n'y aurait pas eu autant de pertes de vie, il n'y aurait pas autant de cœurs affligés dans la Colombie-Anglaise par suite de ce naufrage.

Sans doute, vingt ans ne compte guère dans la vie d'une nation. Il y a vingt ans, il n'y avait pas autant de navires qu'aujourd'hui faisant le service sur nos bords ; mais, monsieur l'Orateur, je me demande parfois si le Gouvernement n'est pas porté à négliger quelque peu la Colombie-Anglaise parce qu'elle se trouve plus éloignée de la capitale que les provinces baignées par l'Atlantique. J'ai confiance, toutefois, qu'il nous aura suffi d'élever la voix et de signaler cet état de choses au département de la Marine et des Pêcheries pour que le Gouvernement s'applique à faire tout ce qui est nécessaire en vue de mettre un terme aux accidents comme ceux dont nous avons été les témoins l'hiver dernier. Dans l'intérêt de la ville de Vancouver, dont je suis le représentant, et sur laquelle se dirige 50 pour 100 du trafic qui passe par les détroits de Juan de Fuca, j'aimerais à suggérer au ministre l'opportunité pour nous de nous aboucher avec le gouvernement des Etats-Unis et faire changer la disposition des phares à l'île de Tatoosh et à la pointe de Carmenah. Ce dernier endroit est pourvu d'un phare tournant à lumière blanche qui brille et disparaît alternativement toutes les trente secondes, et fait une révolution complète dans l'espace d'une minute. Au cap Flattery, le phare des Etats-Unis construit sur l'île de Tatoosh est muni d'une lumière blanche fixe traversée par un secteur rouge également fixe. Le phare du cap Beale a une lumière blanche tournante dans l'espace de trente secondes et portant un secteur rouge dans la directeur de l'est et du sud-est. Mon avis est que les progrès qui ont été faits en matière d'aides à la navigation, et dont j'ai été moi-même le témoin dans cette partie du Dominion, devraient être adoptés sur la côte occidentale. Je suis d'avis que l'on devrait multiplier les phares, ou, du moins, disposer les phares sur ce littoral de manière à ce qu'il soit impossible ou à peu près de les prendre l'un pour l'autre. Je me permettrai encore de suggérer au ministre qu'il serait à propos d'installer à la limite de la zone dangereuse ces bouées à sifflet automatique et ces bouées à gaz acétylène qu'on me dit être très efficace. Elles serviraient à mettre le navigateur sur ses gardes ; il saurait en les apercevant qu'il n'est pas très loin de terre et qu'il lui faut prendre beaucoup de précautions avant de s'engager dans les détroits de Juan de Fuca. Ce n'est là qu'un des côtés de la question ; il en est un autre que je désire signaler : l'absolue nécessité de placer sur la côte occidentale, quelque part dans le voisinage de la baie de Pachéna ou du détroit de Barclay, un magnifique bateau de sauvetage, maœuvré par un équipage spécialement dressé à cette fin. On dit que notre regretté ami, M. Préfontaine, avait l'intention de commencer l'établissement d'une marine canadienne ; et je dirai à son successeur qu'il n'y a pas de meilleur moyen de mettre ce programme à exécution que de faire construire pour le service de la côte du Pacifique un navire de l'Etat semblable à nos remorqueurs maritimes du département, monté par vingt à vingt-cinq hommes et capable de résister aux plus fortes tempêtes.

Si, pendant que le " Valencia " était pris dans les écueils, et que, vingt-quatre heures durant, ses passagers furent privés de tout secours, il s'était trouvé un puissant navire maritime muni de barques spéciales, il n'est pas un passager, il n'est pas un des matelots de ce malheureux navire qui n'aurait été sauvé. Le Gouvernement se ferait honneur en ayant un tel navire pour faire le service le long des côtes et dont l'équipage se dévouerait à la sainte mission de sauver des vies humaines. Je dirai au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. L. P. Brodeur), que s'il veut avoir une marine canadienne, s'il veut se former une classe de vaillants matelots canadiens, il ne saurait faire mieux que d'adopter ma proposition et de faire construire sur-le-champ un navire du type de celui que j'ai décrit. L'Etat pourrait payer à ces hommes des salaires assez élevés pour les engager à rester dans le service, et ce serait bien le moyen le plus pratique de former chez nous une classe de marins.

M. R. L. BORDEN : A quelle distance de Vancouver le naufrage a-t-il eu lieu ?

M. MACPHERSON : A 120 milles de Victoria et à 200 milles de Vancouver. Il faut une catastrophe comme le naufrage du " Valencia " pour frapper l'esprit public et attirer son attention sur des dangers qui, bien que toujours présents, sont souvent plus ou moins oubliés. Je ne veux rejeter sur personne la responsabilité de ce naufrage. Mais si nous ne faisons rien aujourd'hui pour nous rendre maîtres de la situation, pour remédier efficacement à cet

état de choses, certes le Gouvernement s'expose à des reproches à l'avenir ; et pour ma part, je serai le premier à dénoncer les coupables. Maintenant, en ce qui regarde le naufrage du "Clallam" qui est arrivé il y a deux ans...

M. R. L. BORDEN : A quel endroit ?

M. MACPHERSON : Au large de Beacon Hill, à quatre milles de Victoria. Le "Clallam" fit naufrage il y a deux ans, et le fait est qu'il tomba en pièces comme un château de cartes. Or, monsieur l'Orateur, je déclare que si les fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries dans la ville de Victoria avaient fait leur devoir, à mon avis, le désastre du "Clallam" n'aurait pas eu lieu. Quand l'inspecteur des navires a admis après inspection ce cercueuil flottant, car ce n'était pas autre chose, que faisait-il, en somme, sinon condamner à mort tous ceux, hommes, femmes et enfants qui s'embarqueraient à son bord ? Voilà une grosse vérité à dire, mais ce n'en est pas moins une vérité. En pleine mer, tandis que le remorqueur "Sea Lion" pouvait s'avancer jusqu'au bord de ce navire et défier la tempête sans la moindre difficulté, le "Clallam" tombait en pièces, comme le ferait, je l'ai dit, un château de cartes.

Quelqu'un osera-t-il soutenir que l'individu qui accepta ce navire avait fait son devoir? Je me refuse à le croire et les neuf dixièmes des habitants de la Colombie-Anglaise refuseront également de le croire. Sans doute, tant qu'il y aura des navires qui vogueront sur la mer, tant que le vent soufflera à la surface du globe, il arrivera des accidents, mais c'est se moquer de la Providence que de voir dans cette circonstance une raison de se dispenser de toute précaution. Je voudrais bien pouvoir convaincre le ministre de la Marine qu'il est de la plus grande importance qu'il adopte toutes les mesures nécessaires pour nous prémunir à l'avenir contre ces accidents. Je prie le ministre, au nom des habitants de la Colombie-Anglaise au nom de la ville de Vancouver, au nom des expéditeurs de la côte du Pacifique, au nom même de l'humanité, de se renseigner pleinement sur la situation. Je compte qu'il fera une étude sérieuse des propositions que j'ai faites et qui ont l'appui de la très grande majorité des habitants de la Colombie-Anglaise.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : La question soumise à la Chambre par l'honorable député de Vancouver, (M. Macpherson) en est une de très grande importance, si l'on en juge par les événements qui ont eu lieu le long du littoral de la Colombie-Anglaise. L'honorable député a signalé le développement considérable des affaires dans notre province, et si l'on considère le mauvais effet que doivent avoir ces désastres maritimes sur ce développement, on se rendra compte que le Gouvernement ne saurait négliger d'améliorer les conditions existantes. Les habitants de la côte du Pacifique sont d'avis que les autorités du Dominion n'ont pas fait tout ce qui leur était possible au point de vue de l'établissement d'aides à la navigation dans leur voisinage. Je sais bien qu'aux époques d'agitation populaire, on est porté à rendre le Gouvernement responsable de tout ce qui arrive. Sans doute, ce n'est pas le Gouvernement qui conduit les vents, ce n'est pas le Gouvernement qui produit les brouillards, ce n'est pas le Gouvernement qui est l'auteur de cette configuration particulière de nos côtes qui rend leur voisinage particulièrement dangereux. Mais le Gouvernement peut faire beaucoup en vue de rendre moins périlleuse l'existence des marins. L'Etat doit être en mesure de réglementer le mode de construction des navires et la résistance des matériaux dont on se sert ; il doit être en mesure de placer des phares là où il en faut pour rendre la navigation plus sûre. Le droit d'ingérence du Gouvernement en matière de navigation est plus grand que dans aucun autre état de vie, et l'exercice de ce droit est de la plus grande importance. On a donné bien des raisons pour expliquer ces désastres. A la suite du naufrage du "Clallam", en 1894, le Gouvernement fit faire une enquête. Une commission royale fut chargée de s'informer et elle vient justement de faire rapport au sujet des circonstances entourant le naufrage du "Valencia". Ayant suivi d'aussi près qu'il m'était possible ces enquêtes, je me suis formé une opinion personnelle quant aux causes de ces accidents, et j'ai maintenant une opinion assez arrêtée au sujet de certaines choses que le ministre de la Marine, suivant moi, pourrait exécuter avec plus de soin que par le passé en vue secourir les navires qui sont ainsi en danger de faire naufrage.

M. R. L. BORDEN : Où peut-on trouver ce rapport ? A-t-il été déposé sur le bureau de la Chambre?

M. RALPH SMITH : Le rapport relatif au "Valencia" vient de nous arriver, je crois, il y a deux jours.

M. BRODEUR : Nous l'avons reçu il y a deux jours.

M. RALPH SMITH : Vu que j'habite la Colombie-Anglaise, j'étais en mesure de suivre de près les délibérations de cette commission d'enquête et d'apprendre la vérité. N'ayant pas sous la main le rapport que le département a reçu il y a une couple de jours...

M. R. L. BORDEN : Les journaux l'ont-ils publié ?

M. RALPH SMITH : Les journaux de la Colombie-Anglaise publiaient tous les jours de longs comptes rendus.

M. BRODEUR : Pas au sujet du désastre même.

M. RALPH SMITH : Oui, des comptes rendus de toutes les dépositions. Naturellement, le rapport officiel n'a été communiqué qu'au ministère, mais toutes les dépositions ainsi que les opinions des navigateurs au sujet des auxiliaires de la navigation et des améliorations à accomplir ont été divulguées.

M. FOSTER : L'honorable député a-t-il dit qu'il a eu une copie de ce rapport ?

M. RALPH SMITH : Non ; j'ai dit que j'avais suivi l'enquête grâce aux comptes rendus publiés dans les journaux de la Colombie-Anglaise, et que je m'étais formé une opinion sur la cause de ces désastres et sur les dispositions que le Gouvernement devrait prendre afin d'en empêcher la répétition.

M. R. L. BORDEN : Le rapport même de cette commission d'enquête—je ne parle pas des dépositions—a-t-il paru dans les journaux ?

M. BRODEUR : Il me semble qu'une partie du rapport a paru dans les journaux. C'était un rapport provisoire des commissaires concernant les auxiliaires de la navigation. Cependant, les journaux n'ont pas publié cette partie du rapport qui avait trait au désastre même et à ses causes. Voilà ce que je me rappelle.

M. RALPH SMITH : A la suite des dépositions entendues relativement à l'accident survenu au " Clallam," au mois de janvier 1904, il me semble important de faire connaître à la Chambre la vérité au sujet de cet accident. Il est surtout important d'éveiller l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries. Le " Clallam " n'était en armement que depuis six mois, et il possédait un certificat d'inspection, non seulement, de le part des fonctionnaires américains, mais aussi, de la part des autorités canadiennes. Au dire des témoins et d'après l'opinion des navigateurs expérimentés de la côte du Pacifique, l'unique cause de l'accident survenu au " Clallam ", fut la construction défectueuse de ce navire. Celui-ci qui n'était en commission que depuis six mois a fait naufrage pendant une de ces tempêtes qui se déchaînent fréquemment sur ce litttoral. Mais le point important sur lequel je désire appeler l'attention du ministre, c'est que ce vaisseau, en armement depuis six mois à peine possédait un certificat de l'inspecteur canadien de navire pour la Colombie-Anglaise. Le fonctionnaire chargé par les autorités fédérales de faire une enquête sur ce naufrage a présenté son rapport. Malgré ce rapport d'un spécialiste choisi par le Gouvernement lui-même, le ministère de la Marine n'a pas profité des renseignements obtenus sur la cause du désastre pour empêcher les accidents maritimes qui auraient pu survenir depuis. Je lirai quelques extraits du rapport de M. Lugrin, homme capable et impartial que le Gouvernement avait désigné pour conduire l'enquête sur le naufrage du " Clallam ", et qui s'est acquitté de sa tâche avec le plus grand honneur, car il importe que le ministère de la Marine en prenne connaissance. Ceci a été écrit en 1904 :

Je désire surtout appeler l'attention sur cette question d'inspection. Le " Clallam " fut inspecté par le capitaine Collister, inspecteur canadien des navires, après son parachèvement et pendant qu'il était mouillé près d'un quai à Seattle, dans l'état de Washington. En réponse à ma question, il déclara qu'il n'avait fait que l'inspection qu'il pouvait faire sans découvrir la charpente du vaisseau. Il était peu renseigné au sujet des amarres ; il ignorait si la membrure du vaisseau se prolongeait jusqu'au pont des passagers, et comment les ponts étaient reliés aux bouquières ou à la carcasse. Je lui demandai une foule de détails sur la construction du navire, sans en obtenir beaucoup de renseignements. De fait, il déclara formellement qu'il s'en était beaucoup rapporté à ce qu'on lui disait, ajoutant, ce qui semble assez juste, qu'il est impossible d'inspecter un navire si ce n'est d'une manière superficielle, à moins que sa charpente ne soit mise à découvert. S'il faut en croire le témoignage de M. Shea relativement au " Isabel ", le capitaine Collister ne fait pas une inspection complète des vaisseaux qui sont dans les formes. M. Shea a dit que le " Isabel " ayant subi un accident fut mis dans un bassin de radoub et que le capitaine Collister lui remit un certificat, bien qu'il y eut à l'arrière des interstices entre les planches assez larges pour lui permettre d'y passer la main.

Je rappellerai au ministre que cet individu est encore inspecteur des navires dans la Colombie-Anglaise. Le rapport ajoute :

C'est par hasard qu'il fut amené à faire cette déclaration. M. Shea avait été assigné afin de rendre témoignage sur l'état des épaves du vaisseau qui furent jetées à la côte. Toutefois, c'est l'une des nombreuses déclarations qui circulèrent plus ou moins parmi le public au sujet de l'état des navires auxquels le capitaine Collister a donné des certificats. Je n'ai pas d'opinion à exprimer sur ce sujet ; je dirai seulement que, dans l'intérêt public et en justice pour le capitaine Collister, s'il n'a rien à se reprocher, on devrait ouvrir une enquête sur la manière dont a eu lieu l'inspection des navires dans ce port

Quant aux embarcations et à l'équipement des vaisseaux, les dépositions relatives à leur inspection sont très formelles et démontrent que, non seulement les règlements n'ont pas été appliqués dans le cas du " Clallam ", mais qu'ils étaient lettre morte aux yeux du capitaine Collister, lorsqu'il s'agissait de l'inspection des vaisseaux faisant la navette entre les ports de la Colombie-Anglaise et les ports de l'état de Washington et de l'Alaska. Le capitaine Collister prétend qu'ils ne s'appliquent pas à ces vaisseaux. C'est une partie importante de l'inspection et j'entrerai dans quelques détails à ce sujet

L'article 1er de la huitième partie qui contient les règlements de l'inspection des vaisseaux, ceintures et autres appareils de sauvetage, mis en vigueur par un décret rendu en conseil le 2 août 1892, dispose que " nul bateau à vapeur ayant des passagers à son bord ne se dirigera d'aucun port ou endroit du Canada

vers la mer sans avoir certaines embarcations d'une certaine grandeur gréées et aménagées d'une manière déterminée." Le même article applique cette disposition aux bateaux à vapeur naviguant dans les eaux de certains lacs et de certaines rivières et de tout lac et de toute rivière " qui, en un point quelconque de la route de ces bateaux, a plus d'un mille de largeur." Le capitaine Collister a déclaré sous serment qu'il ne jugeait pas que ce règlement s'appliquât aux bateaux à vapeur faisant le cabotage dans la Colombie-Anglaise, même lorsque leur route passe au large de l'île Vancouver, en pleine mer et près de l'une des côtes les plus dangereuses de l'univers, ni aux bateaux à vapeur qui se rendent aux îles de la reine Charlotte ou qui font la navette entre Victoria et les ports du détroit de Puget, ou entre la Colombie-Anglaise et les ports de l'Alaska, bien que ces vaisseaux en trois endroits de leur route naviguent en pleine mer. Il n'a pas dit si, à son avis, il y avait un règlement applicable à ces vaisseaux. Lorsque je lui ai demandé pourquoi, dans le cas du " Clallam ", il n'avait pas fait observer les dispositions du paragraphe de la lettre (d) de l'article 3 concernant les gaffes, il a refusé de s'expliquer. Lorsque je lui ai demandé pourquoi il n'avait pas fait observer les prescriptions des paragraphes (b) et (c), il a répondu qu'il ne croyait pas que c'était nécessaire.

Les embarcations du " Clallam " n'avaient pas d'ancre, de gouvernail, de voiles, de mât, de boussole, d'huile ou d'appareils pour la vider, de gaffes, de fanaux, d'avirons de rechange, ni de gobelets et elles étaient défectueuses sous d'autres rapports. Le capitaine Collister déclara qu'il n'avait pas examiné les embarcations afin de constater si on s'étaient conformé aux prescriptions de l'article 2. Un témoin qui avait examiné l'une des embarcations a dit que les taquets des toletières étaient retenus par des clous d'un pouce et demi. J'ai demandé au capitaine Collister si c'était vrai mais il a répondu qu'il n'en savait rien et lorsque je lui demandai s'il croyait que cela suffisait, il a refusé de se prononcer. Les dépositions ont prouvé que les daviers du " Clallam " ployaient sous le poids des embarcations et des passagers. J'ai demandé au capitaine Collister comment il s'était rendu compte de la force des daviers et il m'a répondu qu'il avait vu remonter les embarcations vides.

Le caractère des embarcations et de leur gréement ont beaucoup d'importance dans le présent cas car il est fort probable que, si elles avaient été convenablement lancées et garnies de matelots et gréées conformément au règlement, elles auraient pu essuyer la tempête. Quoi qu'il en soit, je soumets qu'il est indispensable, au point de vue de l'intérêt public, que tous les bateaux à vapeur qui transportent des passagers dans les eaux de la Colombie-Anglaise ou entre des ports de cette province et des ports de l'état de Washington ou de l'Alaska et qui sont exposées à des tourmentes en pleine mer sur une distance de plusieurs milles, soient munis de tous les appareils nécessaires pour protéger la vie des passagers et de l'équipage et prescrits par le règlement ci-dessus mentionné.

Si l'on considère que, dans le cas du " Clallam ", l'ensemble des dépositions indique que la construction du vaisseau était défectueuse et d'une qualité inférieure et si l'on tient compte de ce que les fonctionnaires de l'Etat ont dit de la négligence réelle ou de l'ignorance de l'inspecteur des coques de navires dans la Colombie-Anglaise, on ne peut s'empêcher de conclure que ces causes ont puissamment contribué au désastre.

Dans le cas du " Valencia ", les dépositions nous permettent de comprendre quelle a été la cause principale de l'accident. Si nous parvenons à découvrir les causes de ces naufrages, nous serons en état de les faire disparaître. Ce qu'il faut, c'est découvrir où le mal, afin d'y porter remède. Examinons le cas du " Valencia ", de la compagnie des steamers de la côte du Pacifique, qui avait été mis en commission parce que le steamer régulier avait perdu son hélice pendant son voyage de retour. Les habitants de Nanaïmo qui étaient à bord de ce vaisseau écrivirent à leurs amis pour leur raconter les péripéties du voyage. Ils déclarèrent qu'ils avaient parcouru une route très dangereuse où ils avaient été exposés à périr à chaque instant. Le " Valencia " fut mis inopinément en commission et les dépositions entendues à l'enquête démontrèrent d'une façon probante que son équipage avait été recruté dans les rues de San-Francisco et enrôlé sans subir d'examen. Les témoins déclarèrent sous serment qu'il n'y avait pas de discipline à bord ni dans la conduite du vaisseau. Le capitaine lui-même n'en était qu'à son second voyage dans un port de la Colombie-Anglaise et fit un détour de près de 50 milles, par suite de son ignorance. Cette déviation ne pouvait être attribuée qu'à la négligence, à l'incurie et au manque de connaissances nautiques. Je ne blâme pas le Gouvernement, mais il me semble qu'il devrait s'enquérir de l'intelligence ou de l'ignorance des membres de l'équipage et des commandants de ces vaisseaux. Selon moi, il est de son devoir de s'assurer si les sujets anglais sont suffisamment à l'abri des accidents lorsqu'ils voyagent, même à bord des vaisseaux américains. J'ai appris sur la côte du Pacifique que les sujets anglais ont une confiance beaucoup plus grande lorsqu'ils savent qu'ils voyageront à bord d'un navire anglais ou d'un vaisseau qui a été soumis à la surveillance et à l'inspection d'un fonctionnaire de leur nationalité. Je le déclare—et personne ne saurait me contredire—la population anglaise de la côte du Pacifique a complètement perdu confiance dans les vaisseaux américains. Cela même impose aux autorités canadiennes le devoir impérieux de soumettre ces vaisseaux et leur équipage à une inspection rigoureuse. Nous devrions exercer une surveillance sur les membres de l'équipage. Dans l'intérêt des sujets anglais qui voyagent à bord des navires américains nous devrions nous assurer que les commandants sont des hommes capables qui connaissent leur métier. Voilà ce que le

Gouvernement devrait faire selon moi. Or, qu'est-ce que je constate? Je constate qu'à l'époque du naufrage du "Clallam", il fallait qu'un vaisseau eût un certificat d'inspection anglais ou canadien. Mais, le 5 mai, nonobstant le rapport que j'ai lu et les conséquences du désastre du "Clallam", un décret rendu en conseil des ministres, permit d'accepter les certificats d'inspection américains dans un port anglais. Je ne suis pas de cet avis. Ce décret en conseil fut rendu en 1905. Souffrez que je lise les instructions qui ont été données en conséquence :

Je dois vous apprendre qu'un décret en conseil, rendu à la date du 26e jour d'avril dernier, ordonne ce qui suit :

Attendu que le ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada a reçu des assurances satisfaisantes que les certificats d'inspection non périmés que possèdent les bateaux à vapeur canadiens qui se rendent dans des ports des Etats-Unis ou qui sortent de ces ports seront acceptés par les autorités américaines sans autre inspection que celle qui serait nécessaire pour convaincre les inspecteurs américains que l'état des bateaux à vapeur, de leurs chaudières, machines et appareils de sauvetage est tel qu'indiqué dans le certificat d'inspection canadien, les certificats non périmés émis par les autorités compétentes des Etas-Unis d'Amérique seront acceptés au Canada comme preuve de l'inspection régulière des bateaux à vapeur américains qui se rendront au Canada ou qui quitteront ce pays sans autre inspection que celle qui serait nécessaire pour convaincre les inspecteurs canadiens que l'état des bateaux à vapeur, de leurs chaudières, machines et appareils de sauvetage est tel qu'indiqué dans le certificat d'inspection américain.

Les inspecteurs canadiens recevront des certificats provisoires qu'ils délivreront aux capitaines de ces bateaux à vapeur qui les présenteront au percepteur des douanes du port où ils lèveront l'ancre, afin de prouver que les inspecteurs canadiens sont satisfaits de l'état de ces vaisseaux et les percepteurs des douanes devront traiter ces vaisseaux comme s'ils avaient subi d'une manière satisfaisante l'inspection au Canada.

Ce règlement est entré en vigueur le 6 du courant et doit être observé par les percepteurs des douanes et les inspecteurs des bateaux à vapeur jusqu'à ce que de nouveaux ordres soient donnés à ce sujet.

J'attache beaucoup d'importance à cette question. Je suis certain, je le répète, que la population anglaise ne repose pas une entière confiance dans la construction des vaisseaux américains qui naviguent dans les eaux du Pacifique et quelle a encore moins de confiance dans l'efficacité de l'inspection américaine. Cependant, le Gouvernement a conclu des arrangements qui permettent d'accepter ces certificats d'inspection au Canada. Je conseillerais au ministre de la Marine et des Pêcheries non seulement de rendre plus rigoureuse et plus efficace l'inspection faite au Canada, mais encore de faire l'inspection des steamers américains et de dire aux sujets anglais qui voyagent à leur bord quel est l'état de ces steamers et la qualité de l'équipage qui les montent et qui ont à leur merci la vie des passagers.

Dans l'intérêt du ministre qui récemment a pris la direction de ce département, je désire faire quelques observations qui me semblent d'une très grande importance.

Je sais que des chambres de commerce et des voix qui se prétendent autorisées ont fait au ministère des propositions nombreuses et d'une grande portée qui, dans plusieurs cas, ne sauraient être suivies. Les quelques conseils que je donnerai pourraient être immédiatement mis en pratique.

D'abord, je suggérerai d'établir et de maintenir un service de télégraphie sans fil. Le Gouvernement possède déjà une ligne télégraphique entre le cap Beale et Victoria. Mais, en parcourant les rapports en constate que ce service est désorganisé les trois quarts du temps. La côte est fortement accidentée et entrecoupée par des anses profondes qui rendent presque impossible l'entretien d'un service efficace. Je sais qu'il y a trois ans le Gouvernement a établi un système de télégraphie sans fil sur la côte de l'Atlantique et qu'il a fait des dépenses, à bon droit, pour entretenir ce service dans l'intérêt de la navigation. Je lui conseillerais fortement de faire la même chose sur le littoral du Pacifique. Je crois que l'établissement de treize postes de télégraphie sans fil sur le rivage de l'Atlantique a coûté $100,000 environ. Si je ne me trompe, le Gouvernement a aussi muni trois de ses navires des appareils nécessaires, ce qui n'a coûté qu'à peu près $8,000. Je crois que ce service est exclusivement utilisé par l'Etat. Or, bien qu'il y ait actuellement dans la Colombie-Anglaise des compagnies qui demandent le privilège de posséder et d'exploiter un réseau de télégraphie sans fil sur le littoral du Pacifique, la sûreté et l'efficacité du service exigent absolument que l'Etat exploite lui-même ce service. Je félicite hautement le Gouvernement de s'être réservé la propriété et l'exploitation du télégraphe sans fil sur le rivage de l'Atlantique et je voudrais qu'il en fût autant sur la côte du Pacifique.

L'autre proposition a déjà été faite par le représentant de Vancouver (M. Macpherson) ; elle a trait à l'amélioration du phare à l'extrémité du cap Beale. Plus que toute autre pointe du rivage occidental de l'île de Vancouver, celle-ci s'avance au loin dans la mer. Les navires venant de l'Alaska et ceux qui reviennent d'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et même les navires côtiers venant du sud, se dirigent toujours vers le cap Beale. Le "Valencia" en a été un exemple. Les caboteurs de San Francisco qui dévient de leur route se dirigent aussi vers le cap Beale. Je suggérerais de placer à l'endroit le plus important le meilleur phare et le sifflet de brume le plus perfectionné que nous devons à la science moderne.

Je mentionnerai une autre amélioration qui me semble très importante. Le ministre devrait examiner s'il est à propos de rendre obligatoire l'emploi d'un pilote sur les paquebots. Je n'affirme pas qu'il faille soumettre à cette obligation les navires destinés au transport des marchandises seulement. Pourtant, le naufrage du "Clallan" qui fut un désastre si grave et celui du "Valencia", qui se trouvait à 45 milles en dehors de sa route, alors que ni l'un ni l'autre n'avait à son bord un pilote canadien, militent fortement en faveur du pilotage obligatoire. Etant venu d'Angleterre il y a quelques années, je suis autorisé à dire que l'une des garanties sur lesquelles comptent les Anglais qui se rendent au Canada pour échapper aux dangers de la navigation, c'est l'emploi dans les eaux canadiennes de pilotes du pays qui connaissent les lieux. Sous l'empire du règlement actuel, le pilotage est obligatoire en ce sens que les vaisseaux, même lorsqu'ils n'ont pas recours aux services d'un pilote, sont obligés de payer la moitié du coût de ces services. Chaque navire amenant des passagers dans un port canadien devrait être obligé de demander un pilote canadien, une personne de l'endroit qui, pas sa connaissance des lieux, inspirerait confiance aux passagers. Je conseille fortement au ministre d'admettre immédiatement le principe du pilotage obligatoire en ce qui concerne les steamers ayant des passagers à leur bord.

J'ai tout dit ce que j'avais à dire. Mon but était de signaler au ministre l'état de choses grave qui règne sur la côte du Pacifique. J'espère qu'il s'occupera de ces questions, et qu'ils fera ces améliorations, non dans cinq ou dix ans mais à cette saison-ci, avant que nous courrions le risque d'assister à de nouveaux désastres l'hiver prochain.

M. WM SLOAN (Comox-Atlin) : Je désire dire quelques mots sur la question dont la Chambre est saisie et toucher à un point ou deux que n'ont pas traités les orateurs précédents. La Colombie-Anglaise a un littoral immense qui, en ligne droite, d'une pointe de terre à une autre, mesure 800 milles. Mais, si l'on considère que la côte est fortement accidentée et entrecoupée de baies, d'anses, de détroits et de goulets et si l'on suit les sinuosités du rivage, on constate que la côte a une immense étendue d'environ 7,000 milles. Le district de Comox-Atlin que j'ai l'honneur de représenter renferme une grande partie de la ligne côtière de la Colombie-Anglaise. Ayant eu à parcourir plusieurs milles dans ce district, je suis au courant de la situation et je me suis occupé quelque peu de la question des auxiliaires de la navigation. Il y a une chose que le gouvernement du jour et ceux qui l'ont précédé ont négligée jusqu'à un certain point et dont le cabinet actuel n'a compris l'importance que l'année dernière. Je parle d'un levé hydrographique des eaux de la Colombie-Anglaise. Les premiers travaux ont été faits en 1793 et en 1794 par le capitaine George Vancouver. Rien ne se fit ensuite jusqu'en 1857, lorsque l'amirauté anglaise en prenant ces travaux-là pour base, résolut de faire faire une carte marine des eaux anglaises du littoral du Pacifique. Les autorités impériales menèrent les travaux plus ou moins rondement jusqu'à l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la confédération, alors qu'ils furent abandonnés parce qu'on supposait rales. Pendant plusieurs années, les choses en restèrent là jusqu'au moment où les autorités impériales recommencèrent les travaux hydrographiques qu'elles ont continués jusqu'à nos jours. Grâce à ces levés, nous connaissons assez bien les eaux qui baignent l'extrême-sud de la Colombie-Anglaise. Cependant, notre connaissance de vastes nappes d'eau est encore inexacte et incomplète et plusieurs bons navires sont endommagés ou font naufrage sur les récifs recouverts par les eaux.

Ces récifs seront un péril et une source de dangers tant que les levés hydrographiques ne seront pas complétés et que nous n'en aurons pas une connaissance parfaite. La Colombie-Anglaise entre dans une ère nouvelle de progrès. Le Grand-Tronc-Pacifique ouvrira à la colonisation la partie septentrionale de la province ; dans cette région s'élèvera la nouvelle ville de Prince-Rupert qui, nous l'espérons, rivalisera avec les villes sœurs du Sud, et il importe beaucoup que nous nous occupions immédiatement des études hydrographiques à faire dans les environs. A la dernière session, j'ai été bien aise d'apprendre que le Parlement avait ouvert un crédit de $75,000 pour la construction d'un vaisseau qui servirait aux levés hydrographiques dans la Colombie-Anglaise. C'était la première reconnaissance réelle de l'importance de ces travaux de la part du gouvernement fédéral, pour ne pas parler de certaines études de peu d'importance faites de temps à autre. J'appelle l'attention de la Chambre et du cabinet sur la nécessité d'entreprendre ces travaux sans délai dans l'intérêt de la navigation.

Les droits de la Colombie-Anglaise ont aussi été négligés jusqu'à un certain point par la commission des phares du Canada. Celle-ci se compose de fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, de M. H. A. Allan, de Montréal, qui représente la marine marchande en général, et des présidents des commissions du pilotage des villes de Québec et de Montréal. Les pouvoirs de cette commission sont définis par le décret du 26 février 1904 ainsi qu'il suit :

Faire des enquêtes et présenter des rapports au ministre de la Marine et des Pêcheries sur toutes les questions relatives au choix des emplacements, à la construction et à l'entretien des phares, des sifflets de brume et de toutes les autres matières qui relèvent du ministre en vertu de l'article 2 du chapitre 70 des Statuts Revisés du Canada.

Cette commission se réunit de temps à autre à Ottawa afin d'étudier toutes les demandes qui lui sont soumises par la population des différentes parties du Dominion. Or, je soutiens que les gardiens de phares de la Colombie-Anglaise devraient avoir un représentant parmi les membres de cette commission. Dans une province nouvelle et prospère comme la nôtre et ayant un littoral aussi étendu, il est d'une importance vitale que ces intérêts soient représentés et j'insiste respectueusement auprès du ministre pour qu'il accueille favorablement ma demande.

Pendant que j'ai la parole, souffrez que je plaide en faveur de l'augmentation du salaire des gardiens de phares de la Colombie-Anglaise. Vous le savez, monsieur l'Orateur, le règlement exige à bon droit certaines aptitudes chez les gardiens de phares. Ils sont soumis à bien des misères au moment du danger et les salaires actuels n'encouragent pas les hommes les mieux doués à faire partie du service. J'espère que le cabinet s'occupera d'établir une nouvelle échelle des salaires et qu'il se montrera libéral et généreux.

Quant aux besoins immédiats de la population qui habite sur la rive occidentale de l'île de Vancouver dont les représentants de Nanaïmo (M. Ralph Smith) et de Vancouver (M. Macpherson) nous ont entretenus, je souhaite sincèrement que le Gouvernement, s'il ne l'a déjà fait, prenne les moyens d'empêcher autant que possible la répétition des désastres qui ont eu lieu depuis quelques mois. Le rapport provisoire de la commission chargée de faire une enquête et de présenter ses conclusions sur le naufrage du "Valencia" et sur les auxiliaires de la navigation et les moyens de sauvetage traite longuement de ces besoins. Des hommes habiles et renseignés l'ont préparé et leurs conclusions sont éminemment pratiques. Si elles sont acceptées dans leur entier, leurs propositions, bien qu'elles ne pourront pas éloigner tout danger, contribueront beaucoup à protéger la navigation et la vie de nos compatriotes.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je ne saurais critiquer la manière dont la Chambre a été saisie de cette importante question par le représentant de Vancouver, ni les commentaires des deux députés qui ont pris la parole après lui. Aussitôt que j'eus pris la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, j'eus l'occasion d'étudier les divers problèmes qui se rattachent à la protection de la navigation maritime dans les eaux du Pacifique. Quelques jours à peine s'étaient écoulés depuis le triste naufrage du "Valencia". L'Ouest était en proie à une émotion intense et j'ai senti que mon devoir était de rechercher immédiatement les causes de ce désastre. J'ordonnai de faire une enquête approfondie et je puis apprendre à la députation qu'à la fin de la semaine dernière, j'ai reçu un rapport très circonstancié des commissaires qui avaient été chargés de découvrir les causes de ce naufrage.

M. FOSTER : Quels étaient ces commissaires ?

M. BRODEUR : M. Godin, le capitaine Cox et le capitaine Newcombe. Ce sont des gens habiles contre lesquels il n'y a rien à dire. M. Godin est un employé du ministère depuis plusieurs années et il passe pour très capable. Je puis en dire autant des deux autres commissaires que je viens de nommer.

Quant au naufrage du "Valencia", si mes renseignements sont exacts, il a fait l'objet d'une enquête très minutieuse, tenue à Seattle, de la part des autorités américaines. Les fonctionnaires américains chargés de cette enquête ont déclaré que le capitaine était entièrement responsable de ce naufrage, parce qu'il n'avait pas pris les précautions nécessaires et que, dans l'accomplissement de ses devoirs, il n'avait tenu aucun compte des données de la science nautique. Le rapport de nos fonctionnaires n'a pas encore été déposé sur le bureau, mais je le déposerai volontiers et je puis dire que les commissaires estiment que presque tout le blâme doit retomber sur le capitaine du vaisseau. Il semble avoir oublié une des choses les plus essentielles dans les circonstances ; il semble ne s'être pas souvenu qu'à cette époque de l'année de forts courants se dirigeant vers le nord. Je crois qu'il n'a presque pas d'expérience dans le pilotage des navires dans cette partie du pays. Il n'a pas observé un phare qui se trouve à Tatoosh, à l'entrée du détroit de San Juan de Fuca, et il remonta à plusieurs milles au delà et, en voyant le phare du cap Beale, il crut que c'était celui de Carmanah et se jeta à la côte juste à l'endroit que l'honorable député a mentionné. Nous ne devons pas jeter aucun blâme sur le département, car je crois qu'il a vu le phare du cap Beale et qu'il a pensé que c'était un phare situé sur la côte des Etats-Unis. Cette erreur semble avoir été la principale cause de l'accident.

Le représentant de Vancouver (M. Macpherson) a appelé l'attention de la Chambre sur l'essor qu'a pris depuis quelques années la navigation sur le littoral du Pacifique. Il est parfaitement exact de dire que de grands progrès ont eu lieu et qu'il importe que le département et le cabinet prennent les mesures nécessaires pour protéger la navigation là-bas aussi efficacement que dans les autres parties du Canada.

A ce sujet, je dirai que le département se propose d'agir avec beaucoup de vigueur et j'en donnerai la preuve dans quelques instants. Le représentant de Vancouver a mentionné la carte marine qui a été tracée en 1859. Ces anciennes cartes ont été préparées par les autorités impériales. Dans le

budget de l'an dernier, nous avons inscrit une certaine somme destinée à la construction d'un navire qui nous servira à préparer une carte marine des eaux qui baignent le littoral. Il y a quelques jours à peine nous demandions des soumissions pour la construction de ce navire. Nous avons retenu les services d'un fonctionnaire anglais, considéré comme un homme très entendu, qui s'occupait des levés hydrographiques en Angleterre afin de préparer un plan de ce navire et d'en surveiller la construction. On croit que les travaux seront achevés à la fin de l'année ; mais, dans l'intervalle, je fais construire une petite embarcation, afin de faire faire dans le détroit de Georgia et près du littoral certains sondages nécessaires pour le projet de préparation d'une carte marine de cette partie du pays. Comme l'ont dit les représentants de Vancouver et de Comox, je comprends toute l'importance de cette démarche et je prendrai les moyens nécessaires pour que leur désir se réalise. Le député de Vancouver a parlé de l'absence d'embarcations de sauvetage dans cette partie du pays. J'ai commandé d'en construire une et j'espère qu'elle sera prête sous peu. Nous croyions pouvoir utiliser en attendant, quelques-unes des embarcations en usage sur les Grands lacs, mais on constata que l'autre serait bientôt construite. Elle est aujourd'hui en voie de construction et j'espère qu'elle sera bientôt terminée.

Le député de Vancouver dit que la lumière du phare du cap Beale est défectueuse.

M. MACPHERSON : Non ; le ministre m'a mal compris. J'ai prétendu que le phare de Tatoosh et celui du cap Beale se ressemblent trop, l'un sur le littoral américain et l'autre sur la côte canadienne, et qu'on pouvait facilement prendre l'un pour l'autre à cause du secteur rouge qui est commun aux deux.

M. BRODEUR : Je prie l'honorable député de m'excuser. J'avais cru qu'il disait que la lumière du phare du cap Beale était défectueuse. Cela me surprenait, car les rapports reçus au ministère indiquent que ce phare satisfait tout le monde.

M. MACPHERSON : Il ne vaut pas celui de l'île Lennard qui se trouve au nord.

M. BRODEUR : Nous cherchons à améliorer autant que possible les auxiliaires de la navigation. Le phare du cap Beale est établi depuis plusieurs années, depuis quinze ans, je crois, et je suppose qu'à cette époque les améliorations modernes étaient presque inconnues et que les lumières dont on se servait ne valaient pas celles qui sont maintenant en usage. Le feu de l'île Leonard a été établi en 1905. Nous avons ensuite érigé un phare et un sifflet de brume. Les deux seuls auxiliaires de la navigation qui existaient jusqu'à il y a une couple d'années dans cette partie du pays pour la protection de la navigation était le phare du cap Beale, qui n'était peut-être pas très puissant, et un autre phare et un sifflet de brume à Carmanah, à l'entrée du détroit de San Juan de Fuca. Ce phare a été érigé en 1891. Voici ce que nous avons fait depuis: en 1905, nous avons construit à l'île Leonard un phare et un sifflet de brume dont la population de la côte est contente. Nous avons aussi posé une bouée à sifflet à San Juan et une autre dans le détroit de Barclay, l'année dernière.

Nous nous proposons de remplacer les bouées-sirènes par des bouées à gaz, celles-ci étant, croit-on, beaucoup supérieures à celles-là. Tout dernièrement, nous avons commencé la construction d'un nouveau phare à Amphitrite où s'est produit le naufrage du " Pass of Melfort ". Nous avions des appareils de sauvetage, un dans les Provinces maritimes et l'autre dans le Saint-Laurent ; ce n'est que récemment que nous avons demandé des soumissions pour l'établissement d'un service semblable sur le littoral du Pacifique. L'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire.

M. R. L. BORDEN : Le steamer "Salvor" appartient-il au Gouvernement ou à un particulier ?

M. BRODEUR : Le " Salvor " et le matériel de sauvetage dont je viens de parler appartiennent à un particulier à qui nous accordons une certaine rémunération, tout comme nous le faisons quand il s'agit du service de sauvetage le long du littoral de l'Atlantique.

M. R. L. BORDEN : Quels appareils servant au sauvetage de la vie des personnes trouve-t-on à bord de ce navire?

M. BRODEUR : Je ne crois pas qu'il s'en trouve, mais j'ai l'intention de conseiller au propriétaire d'installer à bord une chaloupe pouvant naviguer entre les récifs et essuyer le ressac. L'an dernier, l'ingénieur en chef du ministère, le colonel Anderson, se rendit à la Colombie-Anglaise pour étudier sur les lieux les travaux d'amélioration nécessaires à la navigation. Il m'a communiqué son rapport que je déposerai sur le bureau de la Chambre.

Mon honorable ami (M. Ralph Smith) nous demande d'établir une station de signaux de brume au cap Beale, mais le colonel Anderson ne partage pas l'opinion de l'honorable député. Le rapport de l'ingénieur en chef date du 27 février 1906, et voici ce qu'on y trouve relativement à la question qui nous occupe :

Je suis convaincu qu'une station de signaux d'alarme au cap Beale ne rendra jamais de services appréciables. Il faudrait l'établir sur un point tellement élevé au-dessus du niveau de la mer et tellement éloigné du rivage, il y a tant de récifs qui bordent la pointe du cap, que jamais les mêmes courants d'air ne s'établiront entre cette station et un navire en mer. Or,

la différence de densité de l'air ne permet pas au son de prolonger ses ondes sur un plan horizontal. Il faut donc conclure qu'une station de signaux d'alarme construite dans ces conditions ne rendra jamais de services.

On se demande si l'on doit recommander la construction de cette station à cet endroit.

M. RALPH SMITH : La commission royale n'a-t-elle pas fait une recommandation à cet effet?

M. BRODEUR : Je ne puis répondre sur-le-champ, car je n'ai pas eu le temps de lire tout le rapport de la commission, mais je crois que mon honorable ami (M. Ralph Smith) a raison sur ce point.

M. RALPH SMITH : L'honorable ministre constatera que les autorités maritimes de la Colombie-Anglaise insistent tout particulièrement sur la nécessité d'augmenter la force des feux du phare du cap Beale, et d'établir une station de signaux de brume à cet endroit ; elles contredisent donc sur ce point le rapport du colonel Anderson.

M. BRODEUR : Je dois dire que le rapport ajoute :

Si l'on critique la conclusion à laquelle j'en arrive, qu'on tente—ce qui sera facile—l'expérience de la portée des sons d'une sirène d'alarme, en envoyant au cap Beale quelques centaines de bombes explosives, en faisant éclater celles-ci et en notant soigneusement les vibrations de l'air et la transmission du son. Si l'on perçoit facilement dans toutes les directions le bruit de ces explosions, ma théorie sera erronée, car des signaux d'alarme lancés par une sirène mue par la vapeur seront également perceptibles. On devra alors établir la station en question.

Le colonel Anderson continue en disant qu'on pourrait construire cette station quelques milles en aval du cap Beale, et que de cette façon, probablement, on protégerait comme elle doit l'être la navigation de ces côtes.

Lors du voyage que le colonel Anderson a fait dans ces parages, l'an dernier, le navire à bord duquel il se trouvait, le "Quadra" a malheureusement éprouvé un accident. L'ingénieur en chef du département n'a pu débarquer au cap Beale dont il a, cependant, longé la côte en bateau. Il déclare que, bien qu'il n'ait pu mettre pied à terre, il n'en reste pas moins convaincu qu'on ne saurait facilement établir une station de signaux d'alarme à cet endroit. Il fait afficher tout le long du littoral des instructions imprimées indiquant aux navires les endroits où ils peuvent débarquer en toute sûreté dans les cas de naufrage. Ces renseignements sont très précis.

Outre ce que nous avons fait depuis quelques années pour protéger davantage la navigation du littoral du Pacifique, nous avons ordonné la construction de deux phares, l'un à Quatsino et l'autre à Quiquat. La question de la construction d'une station de signaux d'alarme de brume entre Carmanah et le cap Beale est à l'étude, et nous déciderons plus tard si l'on doit en construire une autre au cap Beale ou à quelques milles en aval. Il appartiendra aux fonctionnaires du département de décider ces questions. Il va sans dire que je ne puis exprimer d'opinion sur de semblables matières techniques. Nous nous proposons aussi d'étendre notre service télégraphique et d'établir d'autres stations d'observations. Aujourd'hui, la ligne télégraphique est tellement exposée aux tempêtes, qu'elle ne nous rend pas les services que nous pourrions en attendre ; c'est pour cela que nous avons l'intention d'établir sur différents points du littoral des stations de télégraphie sans fil qui se trouveront en communications avec un endroit quelconque près du cap Beale où le cable du Pacifique passera.

M. RALPH SMITH : Le Gouvernement se propose-t-il de construire et d'exploiter un service de télégraphie sans fil sur la côte du Pacifique?

M. BRODEUR : Le ministère n'a encore rien décidé définitivement à ce propos ; j'expose simplement ce que nous projetons de faire. En tout cas, nous nous proposons d'établir des stations de télégraphie sans fil à cet endroit, afin de pouvoir relier celui-ci à notre système télégraphique. Cela aura pour conséquence, je l'espère, d'assurer, en n'importe quel temps nos communications avec Nanaïmo, Victoria et le reste du monde.

Mon honorable ami de Vancouver a émis l'idée que le Gouvernement canadien devrait avoir un navire monté par plusieurs matelots. Si je ne trompe, le gouvernement américain possède plusieurs vaisseaux de ce genre; les fonctionnaires du département cherchent à savoir si on a obtenu d'heureux résultats sous ce rapport. Le colonel Anderson est spécialement chargé de cette tâche.

L'honorable député de Nanaïmo a appelé l'attention de la Chambre sur un accident survenu, il y a quelques années, au " Clallam ", accident à propos duquel on a jeté du blâme sur l'inspecteur des coques, des chaudières et des machines des navires, à Victoria. On prétendait que ce fonctionnaire n'avait pas rempli son devoir dans le cas en question. Nous sommes obligés, quand il s'agit de l'inspection des navires, d'observer certaines conventions avec d'autres pays. Le gouvernement américain accepte l'inspection faite par nos fonctionnaires et nous devons leur rendre le réciproque. Cependant, vu les accidents qui se sont produits, vu que le désastre du " Valencia " est dû surtout à la faute du capitaine, et jusqu'à un certain point, à la façon dont s'était faite l'inspection de ce vaisseau, je me propose d'étudier sérieusement si nous ne devrions pas soumettre les navires américains à une inspection plus sévère. C'est là une question très

importante car elle se relie, jusqu'à un certain point, à nos relations internationales avec les Etats-Unis. Je puis dire que le fonctionnaire de Victoria, qui a fait l'inspection du "Clallam" est un vieil employé du ministère de la Marine. Il compte de quinze à vingt ans de service, je crois. C'est la première fois qu'une plainte s'est élevée contre lui; cependant, je me propose d'étudier ce rapport pour m'assurer si cet accident est dû à la négligence de cet inspecteur.

L'honorable député de Nanaïmo voudrait voir des pilotes canadiens sur tous les navires qui naviguent dans les eaux du Canada. Je ne connais pas à fond cette question, surtout en ce qu'elle concerne l'ouest, mais il me semble qu'il serait quelque peu difficile de mettre cette idée à exécution, vu qu'il nous faudrait décider d'avance quand et d'où ces pilotes devraient embarquer à bord des navires, de même que nous serions obligés de déterminer le temps et le lieu où on devrait les mettre à terre.

M. RALPH SMITH : On devra faire escale à certains endroits du littoral pour obtenir les pilotes nécessaires. C'est la pratique suivie en Angleterre.

M. BRODEUR : Je sais que c'est là la pratique suivie dans l'est ; mais dans le cas des navires océaniques ou des vaisseaux qui entrent dans le golfe Saint-Laurent—c'est-à-dire dans des eaux exclusivement canadiennes—nous avons toujours permis à des pilotes étrangers d'assumer la responsabilité de la direction de ces navires.

Mon honorable ami de Comox (M. Sloan) a demandé au Gouvernement de nommer quelqu'un de l'Ouest en qualité de membre du bureau du service des phares. Il m'a déjà suggéré la chose et j'ai constaté que cette réforme avait tellement sa raison d'être que j'ai pris les moyens nécessaires pour donner dans ce bureau un représentant à la Colombie-Anglaise. Maintenant la seule difficulté qui se présente, c'est de trouver l'homme le plus apte à remplir cet emploi. Mes fonctionnaires me renseignent sur ce point et dès que j'aurai trouvé l'homme capable de représenter parfaitement la Colombie-Anglaise dans ce bureau, je m'empresserai de faire connaître son nom. L'honorable député a aussi parlé des appointements des gardiens de phare. Depuis que je suis à la tête de ce ministère, j'ai reçu beaucoup de demandes du genre de celles dont il est question maintenant. Ce sujet est très important. J'ai constaté qu'il n'y avait pas de règle définie pour la réglementation des salaires des gardiens de phare. Dans certains cas on a augmenté ces appointements, tandis qu'on a refusé toute augmentation dans d'autres cas. J'ai demandé aux fonctionnaires de mon département de me préparer un rapport complet indiquant les différences entre ces phares et les détails se rapportant à chaque cas. Nous pourrions ainsi appliquer le principe qu'on a mis en vigueur dans les cas de tous les autres fonctionnaires et nous permettant d'établir un maximum et un minimum d'appointements. L'adoption de ce système serait, à mon avis, avantageuse à tous les intéressés.

Il est vrai de dire que la navigation doit nécessairement donner lieu à des accidents. J'ai ici le dernier rapport publié en février dernier sur les accidents rapportés au Lloyd's. Je veux parler de l' "International Register of Shipping", j'y trouve que, dans un mois, du 20 février au 19 mars 1905, 598 accidents se sont produits. Je puis dire que le nombre d'accidents survenus aux gros navires qui font la navigation du littoral du Pacifique n'est pas, proportion gardée, plus considérable que celui des accidents qui se sont produits dans la navigation des autres parties du monde. Mais cela n'est pas une raison pour nous empêcher de rechercher les moyens de diminuer autant que possible le nombre de ces accidents. Aussi, que mes honorables amis de la Colombie-Anglaise en soient convaincus, je vais travailler de toutes mes forces à améliorer l'état de choses qui existe aujourd'hui. Je visiterai probablement la Colombie-Anglaise au cours de la prochaine saison ; je veux mieux me renseigner sur cette partie du pays. Cela me permettra de connaître plus à fond les besoins de cette province.

M. FOSTER : L'honorable ministre se servira-t-il du "Kestrel" ?

M. BRODEUR : Je ne connais pas les noms des différents navires, mais je suppose que je devrai me servir d'un de ces vaisseaux pour visiter le littoral et m'enquérir à fond des besoins de cette région. Je demande à mes honorables amis de la Colombie-Anglaise d'ajouter foi en mes paroles quand je leur dis que je ferai tous les efforts pour satisfaire à toutes leurs demandes légitimes.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): Avant qu'on passe à un autre sujet, j'aimerais dire quelques mots. Il est certain que l'accident dont a fait mention l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) fut très déplorable, puisqu'il a causé la perte de 126 vies et que, vingt-quatre heures durant, 75 naufragés sont restés à bord de ce navire alors que, à une certaine distance, se trouvaient trois navires qui ne pouvaient leur prêter secours. L'un de ces vaisseaux était le "Salvor" auquel on a fait allusion.

Je ne prétends pas connaître grand'chose en ce qui regarde les moyens qu'on a pris pour aider à la navigation dans la Colombie-Anglaise, mais le rapport de la commission laisserait entendre que les observations de l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) reposeraient sur des faits assez graves. La cachotterie qui se joue à propos de ce rapport est plutôt significative. En effet, je constate que le "Daily Times", l'organe du ministre du Revenu de l'inté-

rieur, a publié ce document, il y a trois semaines. On pourrait croire que ce rapport avait été expédié à Ottawa et déposé sur le bureau de la Chambre bien avant qu'il fût publié dans le journal en question. Je dois avouer que je ne comprends pas comment l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries puisse venir nous dire qu'il a reçu ce rapport il y a deux jours seulement.

M. BRODEUR : Ce rapport est divisé en deux parties dont l'une traite des moyens à prendre pour protéger la navigation. J'ai autorisé, il y a quelque temps, la publication de cette partie du rapport, afin de permettre à la Chambre de discuter en pleine connaissance de cause et avant l'ouverture de la navigation, tout ce qui se trouve compris sous le titre d' " aides à la navigation ". Nous avons reçu, il y a deux jours seulement, l'autre partie du rapport qui a trait au désastre dont on a parlé.

M. R. L. BORDEN : Le rapport publié, il y a trois semaines, ne traite pas seulement des causes de cet accident ; il parle aussi du fait qu'on n'a pu porter secours, durant vingt-quatre heures au moins aux naufragés qui ont succombé dans l'intervalle, alors qu'il y avait trois steamers dans les environs. Il me semble que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, même s'il y avait eu un rapport supplémentaire, aurait dû déposer le rapport principal qui nous serait si utile pour discuter la question si importante soulevée par l'honorable représentant de Vancouver (M. Macpherson). L'honorable député aurait peut-être pu, sans indélicatesse aucune, loin de là faire savoir à la Chambre qu'il se proposait de discuter un sujet aussi intéressant. Les membres de la gauche ont l'habitude, lorsqu'ils veulent discuter des questions semblables, de faire connaître leur intention soit au Gouvernement soit à la Chambre, dès la veille lorsqu'on propose que la Chambre lève sa séance. Si c'est là un bon procédé de la part de l'opposition, la droite ne saurait s'en trouver mal si elle l'observait.

M. MACPHERSON : Je dois dire que cette omission est simplement due à mon manque d'expérience de la vie parlementaire, et qu'elle n'est pas intentionnelle. J'aurais été trop heureux de faire connaître à mes honorables amis que je me proposais de soulever cette question.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député reconnaîtra sans doute combien il est à désirer qu'on avertisse la Chambre lorsqu'on se propose de discuter des questions aussi importantes, car autrement le débat pourrait être incomplet. N'ayant pas eu l'occasion de voir ce rapport, je ne puis discuter ce sujet comme je voudrais le faire. Je n'ai pu obtenir ni de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) ni des représentants dans la Colombie-Anglaise une réponse à la question que j'avais posée. J'ai demandé si ce rapport avait été publié dans les journaux de cette province. On a, pourtant, risqué une réponse, mais elle était tellement évasive que j'ai fait lire avec soin toutes les gazettes de la Chambre et qu'on a fortuitement constaté que le document à propos duquel on se montre si cachottier, a été publié le 20 mars. Ce rapport semblait complet et portait les signature des capitaines James Gordon, J. G. Cox et James Newcombe. Je n'ai pu, cela se conçoit, vu le peu de temps que j'ai eu à ma disposition depuis que je l'ai découvert, lire en entier ce document dont je vais pourtant citer un ou deux extraits pour l'édification de la Chambre et celui de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Mon honorable ami (M. Brodeur) dit qu'il n'a rien à redire à la façon dont l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) a discuté cette question. En parlant ainsi il ne fait pas, à mon sens, d'éloge du département de la Marine tel qu'administré par lui-même ou par son prédécesseur, car les seules accusations directes portées par l'honorable député contre cette administration peuvent se résumer ainsi : bien qu'au cours des dix ou douze dernières années, le nombre de navires faisant la navigation le long du littoral du Pacifique ait énormément augmenté, il n'y a pas de bonnes cartes de cette côte à l'heure qu'il est, et les personnes qui risquent leur vie pour la protection de ces navires sont exposées à toutes sortes d'avaries sérieuses, à la mort même.

M. MACPHERSON : L'honorable député, j'en suis certain, ne veut pas être injuste à mon égard. Je n'ai pas dit que les cartes en question étaient imparfaites.

M. R. L. BORDEN : Alors qu'avez-vous avancé?

M. MACPHERSON : J'ai dit que la carte servant à ces vaisseaux avait été préparée en 1859.

M. R. L. BORDEN : S'en trouve-t-il de meilleures?

M. MACPHERSON : Non.

M. R. L. BORDEN : Cete carte était-elle exacte?

M. MACPHERSON : Je ne discute pas ce point, mais je dis qu'on devrait faire immédiatement d'autres levés hydrographiques.

M. R. L. BORDEN : J'ignore ce que mon honorable ami entend dire. J'ai compris, d'après ses paroles, qu'à son avis, la carte dont on se sert datant de 1859, il fallait, pour améliorer le service de ces navires, préparer d'autres cartes. Interprétées autrement ses remarques à propos de cette carte n'auraient plus leur raison d'être. J'accepte sa déclaration quant à l'intention qui l'animait, mais si ses observations ne tendent pas à la conclusion que je viens de signaler, elles n'auraient pas dû être présentées au cours de ce débat.

L'honorable député ajoute que les feux des phares laissent beaucoup à désirer et même qu'ils sont de nature à tromper les marins. Il ne se contente pas de cela, il affirme qu'il y a deux phares rapprochés l'un de l'autre et dont les feux se ressemblent tellement, non seulement par le caractère général, mais encore par l'intensité, que les capitaines des navires ne peuvent établir de différence entre ces phares. Les marins se trouvent donc exposés à perdre leur route.

Mon honorable ami a dit encore que laisser subsister l'état de choses qui existe sur le littoral de la Colombie-Anglaise, équivaut à pardonner, à excuser le meurtre. Ah ! si un membre de l'opposition s'était permis de critiquer ainsi le Gouvernement, nous aurions entendu parler de récrimination injustes et de remarques exagérées. Certains journaux libéraux se seraient faits peut-être, l'écho de ces critiques. Depuis que je fais partie de cette Chambre, je n'ai jamais entendu au cours d'une session, un membre de la gauche condamner le Gouvernement avec autant d'âpreté et de violence que celles dont l'honorable député de Vancouver a fait preuve contre l'administration de ce ministère.

"Souffrir cela, ce serait pardonner au meurtrier." Cependant, le ministre de la Marine et des Pêcheries se dit parfaitement satisfait de la façon dont l'honorable représentant de Vancouver a discuté ce sujet. Eh bien, si mon honorable ami (M. Brodeur) est heureux de constater que le ministère qui lui est confié et que les fonctionnaires sur lesquels il a la haute main sont accusés d'agir en meurtriers, tout ce qui me reste à dire, c'est qu'il se contente de peu et que nous ne pouvons attendre beaucoup de son administration future. L'honorable député auquel je viens de faire allusion, ou l'honorable représentant de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a dit que certains fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, de la conduite desquels le ministre est responsable à la Chambre, étaient tout aussi coupables que s'ils eussent pris une carabine pour tuer les victimes de ce naufrage. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est-il content d'entendre qualifier de cette façon la conduite de ses subalternes ? Le sentiment qui perçait dans le discours de l'honorable député de Vancouver qui a caractérisé de cette façon violente—extravagante, je l'espère—l'administration du département, est-il de nature à le satisfaire ? C'est là une question qu'il devra régler avec ses partisans.

Il ne me reste plus à faire qu'une ou deux remarques au sujet du rapport de la commission et des observations faites depuis nombre d'années au ministère de la Marine sur la nécessité d'établir tout un système de sauvetage sur les côtes de la Colombie-Anglaise. L'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith) nous a décrit ce littoral comme présentant des dangers exceptionnels. A mon avis, le rapport des commissaires ne corrobore pas ce que mon honorable ami a avancé. En effet, je constate qu'on a posé cette question aux commissaires à la fin de l'enquête, et qu'ils ont répondu que le littoral de la Colombie-Anglaise, de même que toutes les côtes baignées par l'océan, présentaient des obstacles particuliers, mais qui ne sont pas plus dangereux, si l'on prend les moyens nécessaires pour protéger la vie de ceux qui voyagent dans ces parages. Il me semble que l'honorable député de Nanaïmo ne s'est pas montré tout à fait juste en disant que le littoral du Pacifique au Canada est particulièrement et spécialement dangereux.

Voyons ce qui est arrivé à propos de ces soixante-quinze personnes qui sont demeurées quarante-huit heures durant attachées à ce navire naufragé. Quelles mesures a-t-on prises pour les secourir et de quel succès les efforts tentés ont-ils été couronnés ? Le rapport est très volumineux; en le citant, je devrais être aussi bref que possible. C'est ce que je vais m'efforcer de faire. On a envoyé trois navires au secours de ces soixante-quinze personnes qui, durant quarante-huit heures restaient les seuls survivants de ce naufrage. Un de ces navires s'appelait le "Czar"; c'était un steamer d'un faible tonnage, appartenant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et que le surintendant du service des navires de cette compagnie sur cette partie du littoral du Pacifique avait envoyé au secours des naufragés. Il y avait un autre navire, le "Queen", qui appartenait à la compagnie propriétaire du vaisseau naufragé. Le troisième était le "Salvor"; c'est un navire qui appartient au Gouvernement, ou qui, plutôt, si je ne me trompe, est affrété par le Gouvernement pour aider, en cas de naufrage, au sauvetage des vies ou des biens des voyageurs. Le rapport décrit comme suit les efforts tentés par ces trois navires :

Les trois navires mentionnés arrivèrent sur la scène du naufrage le 24 au matin.

Le naufrage du "Valencia" se produisit, je crois, le soir du 22 ou de bonne heure, le matin du 23.

On éprouva beaucoup de difficultés à signaler le navire naufragé, parce que sa coque était absolument submergée, que la dunette avait été emportée et qu'il ne restait qu'une faible partie du navire au-dessus des eaux ; de plus la mer était très mauvaise et la pluie tombait en tempête. Quand le naufrage se produisit, l'équipage du "Queen" s'aperçut qu'il y avait du monde sur le navire en détresse. Des trois steamers qui se trouvaient sur le lieu du naufragé le "Czar" s'approcha le plus près du "Valencia" mais comme il était beaucoup plus petit que le "Queen" et qu'il tirait moins d'eau, son équipage ne put apercevoir aucune des personnes qui se tenaient attachées à l'épave ; et c'est là ce qu'il signala aux marins du "Salvor." Quant à l'équipage du "Queen", il ne dit ni aux marins du "Czar" ni à ceux du "Salvor" qu'il y avait des personnes à sauver sur le navire naufragé. A ce moment-là, il y

avait encore plus de soixante-quinze passagers sur le " Valencia " submergé.

Il y avait donc là trois navires; l'équipage d'un de ces vaisseaux constate—ce que ne peuvent faire les marins des deux autres steamers pour les raisons indiquées dans ce rapport—qu'il y a des personnes à bord de l'épave. Or, l'équipage qui fait cette découverte n'en souffle mot aux marins des deux autres navires.

Persuadés qu'il n'y avait aucun naufragé à sauver à bord du " Valencia, les capitaines du " Salvor " et du ' Czar " décidèrent de se rendre à toute vitesse à Bainfield, port le plus rapproché, et d'organiser un service de secours pour ceux des naufragés qui auraient pu atteindre la côte. Ce travail eut des résultats satisfaisants, bien que les personnes ainsi secourues furent peu nombreuses. Le " Queen " resta éloigné de la scène du naufarge une demi-heure environ après le départ du " Salvor." C'est alors qu'arriva le " City of Topeka," steamer de la compagnie de navigation du littoral du Pacifique. Il venait de Seattle et avait à son bord le gérant de la compagnie. Celui-ci ordonna au capitaine du " Queen " de retourner à Victoria, ce qu'il fit immédiatement. Le " City of Topeka " resta sur la scène du sinistre et put recueillir dix-huit naufragés réfugiés sur un radeau.

Cette circonstance démontre qu'on pouvait s'échapper en radeau du " Valencia " et des écueils où il s'était brisé et gagner la haute mer.

On se rappellera que le Gouvernement avait gréé le " Salvor " pour sauver la vie et les effets des passagers et des équipages. S'il y avait eu à bord de ce bateau des chaloupes de sauvetage convenables, on aurait pu sauver la vie de ces soixante-quinze personnes dont la mort a été déplorée en des termes si éloquents par l'honorable député de Vancouver.

Voilà dans quelle posture se trouve le Gouvernement, s'il faut en croire les déclarations contenues dans le rapport de cette commission, rapport sur lequel les membres de la droite ont gardé un silence si discret.

M. RALPH SMITH : Si l'honorable député veut me le permettre, je lui rappellerai que la commission dans son rapport dit que les naufargés ne pouvaient attendre de secours du côté de la mer.

M. R. L. BORDEN : J'attaquerai ce point dans un moment et nous examinerons si le rapport dit bien cela. J'aimerais, toutefois, demander à l'honorable député (M. R. Smith) qui montre tant d'ardeur à défendre le Gouvernement dans cette affaire, de me dire pourquoi, si un radeau de sauvetage du " Valencia " a pu atteindre la haute mer et être rencontré par le " City of Topeka ", une chaloupe gréée convenablement n'aurait pu se détacher du " Salvor " pour secourir les naufragés du " Valencia " ?

M. RALPH SMITH : Je me contenterai de dire à l'honorable député qu'il n'a qu'à consulter le document sur lequel il appuie lui-même ce qu'il avance, c'est-à-dire le rapport de la commission, qui déclare que cela était impossible.

M. R. L. BORDEN : Peu m'importe ce que d'autres peuvent dire. A mon point de vue, ce fait-là parle par lui-même. Voici qu'une chaloupe, plutôt un simple radeau, a pu quitter l'épave du " Valencia " et les récifs sur lesquels ce navire s'était brisé et gagner la haute mer où il a été rencontré par un navire. Mon honorable ami (M. R. Smith) aura-t-il le courage, ou plutôt la témérité de dire qu'une chaloupe bien équipée n'aurait pu se détacher du " Salvor " et se rendre jusqu'au lieu du sinistre et en revenir sans éprouver plus de dangers que ce simple radeau n'en a rencontrés ? Cela serait absurde.

Si les rapports qui nous parviennent de la Colombie-Anglaise sont exacts, mon honorable ami de Nanaïmo aurait, dans un discours qu'il a prononcé à Victoria et dont je citerai certaines parties, assumé toute la responsabilité en ce qui se rattachait à cette conduite de l'équipage du " Salvor ". Je puis alors comprendre l'ardeur dont il fait preuve pour démontrer que soixante-quinze naufragés qui apercevaient trois navires à quelque distance d'eux, n'avaient pas le droit d'attendre des équipages de ces vaisseaux le moindre secours, et qu'ils devaient attendre des heures et des heures, un secours qui ne leur arrivait pas. On ne saurait imaginer quelque chose de plus outrageant, de plus scandaleux. Qu'on songe donc aux angoisses de ces naufragés qui, à quelques milles aperçoivent des steamers qui auraient dû être équipés et pourvus de tous les appareils de sauvetage et qui les voient disparaître l'un après l'autre sans qu'ils aient tenté le moindre effort pour les sauver. L'honorable député se contente de déclarer qu'à son avis, bien qu'un radeau ait pu se rendre du " Valencia " jusqu'à l'endroit où ces steamers avaient fait leur croisière, le Gouvernement n'est aucunement responsable, car il aurait été absolument impossible à l'équipage du " Salvor ", même si ce navire eût été parfaitement équipé, de sauver la vie des naufragés.

M. RALPH SMITH : Je n'ai jamais affirmé cela. J'ai dit que la commission dont le rapport paraît si important à l'honorable député, déclare qu'il était impossible de tenter un effort pour sauver les naufragés en question. Pourquoi l'honorable député ne lit-il qu'une partie de ce rapport ?

M. R. L. BORDEN : Je le lirai en entier. L'honorable député s'appuie sur une déclaration de cette commission en laquelle il n'a pas confiance. Ce rapport a une signification quelconque ou bien il ne veut rien dire. Je n'ai rien eu a faire dans la préparation des rapports des différentes commissions. Si je constate que les commissaires, dans le cas qui nous occupe, ont déclaré

dans leur rapport qu'il était impossible de porter secours à ces naufragés et si, en même temps, il existe un fait qui démontre que cela était parfaitement possible, je ne veux pas me rendre ridicule en disant qu'on ne pouvait porter assistance à ces malheureux. Je vais citer le rapport de cette commission. :

Le " Topeka " ne s'est pas aperçu du naufrage et il n'a pas mis ses chaloupes à la mer pour rechercher les passagers que l'océan aurait pu emporter. La commission croit que si l'on eût fait un effort quelconque pour atteindre du côté de la mer le lieu du sinistre, cette tentative aurait complètement échoué, vu le genre de chaloupes de sauvetage qu'on trouve à bord de ces navires . . . . .

" Vu les chaloupes de sauvetage qu'on trouve à bord de ces navires ". Mais, ce navire n'était-il pas muni de chaloupes pouvant faire la navigation contre ces écueils et secourir les naufragés ?

M. RALPH SMITH : De quel navire l'honorable député parle-t-il ?

M. R. L. BORDEN : Du " Salvor " nolisé par le Gouvernement.

M. RALPH SMITH : D'après la convention intervenue, le " Salvor " ne devait pas s'occuper du sauvetages des naufragés.

M. R. L. BORDEN : Cela revient à dire que le Gouvernement n'ayant pas loué un bateau convenable au sauvetage des naufragés, il a parfaitement raison d'avoir tenu cette conduite. Voilà la position dans laquelle se place l'honorable député, si je ne me trompe. Inutile pour moi de m'appesantir là-dessus, car les paroles de l'honorable député s'expliquent par elles-mêmes.

. . . surtout à cause de la mer mauvaise qu'il faisait alors et qui, vue du large, formait en dehors de l'endroit où s'est produit le naufrage comme une ligne continue d'écueils impossibles à franchir. Logan et Daykin qui observaient du rivage ce qui se passait, ont déclaré que les écueils ne formaient pas une ligne continue.

Remarquons cette phrase.

. . . mais deux lignes s'enveloppant l'une l'autre, mais laissant entre elles un espace assez large pour permettre aux radeaux de quitter le navire en détresse ; cet endroit n'était pas visible du navire, et Daykin et Logan ont exprimé l'opinion que les chaloupes de sauvetage qu'on trouve à bord des navires côtiers n'auraient jamais pu atteindre l'endroit où s'est produit ce naufrage.

C'est là la partie du rapport que l'honorable député voulait me faire lire et qui, à son avis, démontre qu'il aurait été complètement impossible de sauver la vie des naufragés, même si le " Salvor " avait été muni des appareils de sauvetage nécessaires et des chaloupes qu'aurait dû lui fournir le ministère de la Marine, si celui-ci avait fait son devoir :

La commission désire exprimer ses sincères sympathies à ceux qui ont à déplorer la perte d'un parent ou d'un ami.

Si la commission, au lieu d'exprimer ses sympathies, avait jugé à propos de nous fournir des renseignements que nous ne trouvons pas dans son rapport, sur la distance à laquelle se sont approchés du lieu du naufrage les trois navires auxquels j'ai fait allusion, nous aurions pu, je crois, reposer plus de confiance dans la sagesse des commissaires et dans leur habileté à instruire une cause de ce genre. Dans tout ce rapport, je ne trouve pas un mot qui m'indique à quelle distance du "Valencia" pouvait parvenir le " Salvor ", ou le " Czar ", ou le " Queen ". J'ose dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait peut-être faire une autre enquête.

Je constate que les propriétaires du " Salvor " reçoivent $10,000 par année du gouvernement canadien. Ce navire appartient à la compagnie de sauvetage de la Colombie-Anglaise.

Voilà ce que j'ai lu dans les journaux, mais je n'en connais rien personnellement ; et je laisse au ministre de la Marine et des Pêcheries de nous renseigner là-dessus. Je parle ainsi dans le but d'obtenir des renseignements et une déclaration de l'honorable ministre, soit dans cette circonstance, soit dans une autre. Le Gouvernement consacre $10,000 par année à l'équipement de ce vaisseau, dans le but de sauver la vie des passagers et les navires eux-mêmes.

M. BRODEUR : Il s'agit d'un matériel de sauvetage.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, après avoir reçu de la population de la Colombie-Anglaise des observations répétées, peut-il s'excuser dans le cas de ce désastre, en disant que son département, tout en croyant nécessaire de prendre les moyens de sauver la propriété des individus, n'a pas cru opportun d'adopter la moindre mesure pour protéger la vie des passagers dans des cas semblables?

M. BRODEUR : Le contrat entre cette compagnie et le Gouvernement est en tous ce contrat ait été conclu par un gouvernement conservateur a déjà conclu pour la protection des côtes de la Nouvelle-Ecosse.

M. R. L. BORDEN : Peu m'importe que cette affaire ait été conclue par un gouvernement conservateur ou par un gouvernement libéral. Je dis que les propres amis du Gouvernement l'ont condamné, en disant que le trafic du Pacifique a augmenté par sauts et par bonds au cours des derniers dix ou vingt ans. J'ajoute que la chambre de commerce de la Colombie-Anglaise et que ses propres fonctionnaires ont demandé à maintes reprises au Gouvernement de fournir tous les moyens possibles pour protéger la vie des voyageurs. J'ignore si ces

rapports publiés par les journaux sont vrais ou non.

J'ai inscrit au feuilleton de la Chambre une motion tendant au dépôt de toute correspondance de ce genre, et nous saurons bientôt si les fonctionnaires du ministère de la Marine, sur la côte du Pacifique ainsi que les chambres de commerce en question ont émis des vœux en ce sens et adressé des observations au Gouvernement et si le Gouvernement a entièrement négligé d'y faire droit, comme tout semble l'indiquer. Je désire, toutefois, citer à la Chambre les observations formulées par le député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) à cet égard. J'ignore si le compte rendu de ces remarques, publié par les journaux est bien fidèle ; quoi qu'il en soit, je vais citer ce texte que j'emprunte aux journaux. Portant la parole dans la salle de l' " Ordre ancien des travailleurs unis ", le mercredi—j'ignore la date —l'honorable député se serait exprimé en ces termes :

J'assume toute la responsabilité de ce marché relatif au steamer " Salvor." J'en suis convaincu, vous avez confiance en mon intégrité. L'opinion semble s'accréditer que la subvention accordée pour ce service est affectée au sauvetage des hommes. C'est là une opinion erronée. Sous le coup de l'alarme créée par ce désastre, certaines personnes se sont faussement persuadées que ce service est destiné au sauvetage des hommes.

L'honorable député semble croire qu'il est inouï que sur une côte qu'il juge lui-même fort dangereuse, le Gouvernement s'impose la tâche de pourvoir à l'installation d'engins de sauvetage destinés à préserver les hommes de la mort, bien que, prétend-il, l'Etat soit tenu de prendre pareilles mesures pour le sauvetage des navires et des marchandises, et il ajoute :

C'est un service de sauvetage, destiné à préserver de la destruction les navires et les marchandises, et incidemment, à préserver les hommes de la mort.

La propriété n'est qu'un accessoire de la vie humaine. Cherchez à protéger la propriété, en premier lieu et il est possible que, de temps à autre vous sauviez quelques hommes.

Ce service n'a pas pour objectif d'opérer le sauvetage des personnes.

Voilà une phrase fort ambiguë. Plusieurs journaux ont sévèrement critiqué ces paroles. Me permettra-t-on de citer quelques extraits ?

Sur qui faut-il faire rejaillir la responsabilité du fait qu'on n'a nullement tenu compte des vœux et des pétitions formulées au sujet de la protection de la vie humaine sur cette côte, vœux transmis à Ottawa par l'agent de la Marine et des Pêcheries, ainsi que par la chambre de commerce ?

Quand nous avons demandé du pain, qui nous a donné une pierre ? Lorsque la vie des passagers et des équipages était continuellement en danger, qui à procuré un outillage propre uniquement au sauvetage des épaves ?

M. RALPH SMITH : De quel journal empruntez-vous cette citation ?

M. R. L. BORDEN : J'ignore le nom du journal.

M. RALPH SMITH : C'est le "Colonist", l'organe conservateur de Victoria.

M. R. L. BORDEN : J'ai donné lecture du rapport de la commission empruntée d'un journal libéral, et maintenant je cite une feuille conservatrice. Les deux journaux semblent condamner l'honorable député avec la même énergie.

Je n'obéis nullement à l'esprit de parti en communiquant ces extraits à la Chambre. Si je donne lecture de ce document, c'est afin de porter à la connaissance de la députation l'exposé de faits qu'il contient, et entre autres, le fait qu'il a été formulé nombre de vœux et de pétitions au sujet de l'urgence de protéger la vie humaine sur cette côte; pétitions qui ont été transmises à Ottawa par l'agent de la Marine et des Pêcheries, à Victoria, et par la chambre de commerce. Je tiens à demander à l'honorable député qui m'a si souvent interrompu, s'il peut nous éclairer à cet égard ?

M. RALPH SMITH : De quoi s'agit-il ?

M. R. L. BORDEN : Le journal affirme qu'il a été transmis à Ottawa par l'agent de la Marine et des Pêcheries, et par la chambre de commerce nombre de vœux et de pétitions sur l'urgence de l'installation d'appareils propres au sauvetage des hommes sur cette côte.

M. RALPH SMITH : En ce qui concerne la chambre de commerce, l'affirmation, je crois, est exacte ; mais quant au rapport de l'agent de la Marine et des Pêcheries, je ne saurais dire ce qui en est, puisque c'est chose de nature privée.

M. R. L. BORDEN : Si la chambre de commerce a formulé pareils vœux, ne semble-t-il pas qu'ils soient bien légitimes ? Voici un steamer, chargé de marchandises et portant un grand nombre de passagers, qui se perd sur cette côte dangereuse ; or, je le demande, pourquoi, lorsque vous prenez les moyens voulus pour empêcher la destruction des marchandises et des navires, n'aviseriez-vous pas à l'installation de l'outillage nécessaire pour soustraire les passagers à la mort?

Je ne m'explique guère l'attitude que prend sur cette question l'honorable député qui semble avoir tant à cœur aujourd'hui de justifier la conduite des ministres, bien qu'il ait obtenu son mandat à ce Parlement à titre d'indépendant, libre de toute attache de parti.

M. RALPH SMITH : Quel est votre idéal du député indépendant ?

M. R. L. BORDEN : L'indépendance, chez un député, est tout l'opposé de l'attitude que j'ai toujours vu tenir ici par l'honorable député.

Je veux citer quelques autres passages de cet article. J'ignore l'exactitude de ces allégations de faits ; quoi qu'il en soit, elles s'imposent aux préoccupations du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. L. P. Brodeur), qui semble quelque peu porté à la somnolence, en ce moment.

Immédiatement après la perte du steamer "Pass of Melfort" sur la côte ouest de l'île Vancouver, qui sombra avec tous les passagers à son bord . . .

J'ignore la date de ce naufrage ; peut-être le ministre pourrait-il m'éclairer à cet égard?

M. BRODEUR : Je n'ai pas ce renseignement ici.

M. MACPHERSON : Le 26 décembre, 1905.

M. R. L. BORDEN (lisant) :

Immédiatement après la perte du steamer "Pass of Melfort," sur la côte ouest de l'île Vancouvert, qui sombra, avec tous les passagers à son bord, la chambre de commerce entama aussitôt des pourparlers avec le Gouvernement au sujet de l'installation de postes et d'engins de sauvteage sur cette côte. Elle fit observer qu'une compagnie de baleiniers qui venait de s'organiser, exerçait son industrie à Séchart, le steamer "Orion" étant affecté à cette industrie ; que ce steamer était constamment sous vapeur et que son équipage se trouvait toujours à bord. La chambre de commerce demanda au Gouvernement d'effectuer des arrangements avec cette compagnie, afin que ce steamer pût être employé, à tout moment, au sauvetage des équipages, et des navires et de leurs marchandises. Elle demanda aussi l'établissement de communications télégraphiques entre certains points de la côte et la station baleinière. La chambre de commerce met en plein relief les énormes sacrifices d'êtres humains dont la côte ouest a été le théâtre et prie le ministre de consulter à cet égard les archives de son ministère. On transmit un exemplaire de cette lettre à chaque député et à chaque sénateur, représentant la province. M. Ralph Smith accusa réception de la lettre, déclarant que la chambre de commerce doit savoir que le Gouvernement a passé un marché avec la compagnie de sauvetage de la Colombie-Britannique et qu'il a été affecté à ce service une subvention annuelle.

C'est bien de l'outillage propre au sauvetage des hommes qu'il est question ici, et l'honorable député, dans sa réponse à la lettre, semble indiquer qu'il comptait que ce steamer "Salvor" serait muni de tout l'outillage et des engins de sauvetage voulus pour venir en aide à ceux qui seraient exposés à la mort par quelque fortune de mer, sur cette côte.

Jusqu'ici le Gouvernement a piétiné sur place. Le débat qui a surgi aujourd'hui ne sera en pure perte ni pour la Chambre ni pour le pays, s'il a pour résultat d'engager le ministre de la Marine et des Pêcheries à mettre cette question à l'étude à bref délai et à installer sur la côte de la Colombie-Anglaise les postes, l'outillage et les engins de sauvetage voulus pour la protection de la vie humaine ; et j'ajoute que si on eût réalisé à cette époque, cette réforme et effectué ces installations, nous n'aurions pas eu à déplorer la perte de 126 êtres humains. Bien que le ministre de la Marine et des Pcheries, parait-il, au point de vue technique, soit responsable de la gestion de son ministère sous ses prédécesseurs, nous ne saurions le tenir, personnellement et humainement, comptable des actes du passé. Je ne voudrais pas charger d'un pareil fardeau le ministre qui débute à peine dans sa carrière administrative. Il réussira, j'espère, à imprimer une nouvelle vie, à donner un nouvel essor à l'administration de son département ; et j'unis ma voix à celle de mes collègues de la Colombie-Britannique, pour lui faire sentir l'urgence de se mettre à l'œuvre sans retard ; car si précieux que soit l'outillage qu'il a installé pour le sauvetage des navires et des marchandises, il comprendra j'en suis sûr, de concert avec ses collègues, que mille fois plus précieux encore et plus nécessaires sont les appareils destinés à arracher les hommes à la mort, sur cette côte.

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

## Reprise de la Séance.

(La séance est ouverte à huit heures.)

L'honorable M. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Les députés de Vancouver (M. Macpherson), de Nanaïmo (M. Ralph Smith) et de Comox (M. Sloan) ont formulé nombre d'arguments qui militent puissamment en faveur du perfectionnement des auxiliaires de la navigation sur la côte du Pacifique, comme érection de phares et de postes de sauvetage, installation de signaux de brume, d'amers ou balises, de bouées, de télégraphie sans fil et autres appareils modernes. C'est là une question de haute importance pour la Colombie-Britannique et le Gouvernement en comprend parfaitement l'urgence, puisque, ces années dernières, il a pris des mesures énergiques pour perfectionner les aides à la navigation sur la côte du Pacifique. Au cours de ses observations, le chef de l'opposition, s'est départi de la sage attitude tenue par les députés de la Colombie-Britannique, et a tenté de rejeter sur le Gouvernement la responsabilité du naufrage du steamship "Valencia" et la déplorable hécatombe qui en est résultée. Il est regrettable que le chef d'un grand parti politique cherche à se créer de la popularité, en exploitant un malheur public. Il est indigne d'un homme occupant une si haute situation de chercher à rejeter sur le Gouvernement la responsabilité de cette catas-

trophe, de ce sacrifice de tant d'êtres humains, résultat fatal d'une fortune de mer.

C'est d'un œil chagrin, je l'avoue, que je vois le chef du parti conservateur chercher à se concilier la faveur populaire en exploitant certaines calamités, certains malheurs publics. C'est l'autre jour à peine que certains députés ont cherché à se mettre en faveur auprès du peuple, en exploitant un simple accident, l'écroulement d'une tourelle ; et cet après-midi, nous avons été témoins d'une tentative analogue, au sujet d'un désastre survenu à l'autre extrémité du continent et dont personne ne saurait être tenu comptable, sauf l'infortuné capitaine qui a sombré avec son navire. Ainsi, le chef de l'opposition semble chercher à se créer un programme politique en exploitant quelques déplorables accidents, comme l'écroulement de cette tourelle et la perte d'un steamship sur la côte du Pacifique.

M. BARR : C'est un malheur pour vous.

M. TEMPLEMAN : C'est un malheur pour le parti anti-ministériel qu'il ait recours à pareille tactique. Quelles sont les circonstances se rattachant à la perte du steamship " Valencia "? C'était un paquebot-poste des Etats-Unis inscrit à San-Francisco, commandé par des officiers américains, et en revenant de San-Francisco, surpris par la brume, il dévia de sa course jusqu'à 700 milles vers le nord. Il passa près des phares américains à Tatoosh et au Cap Flattery, sans voir les feux, la brume étant très épaisse. Il passa devant le phare Carmanah, sur le rivage de l'île Vancouver et toucha fond, à une distance de six milles du phare du cap Beale, sans que les officiers pûssent apercevoir de feux. Le capitaine avait tout simplement dirigé son navire, quarante-cinq ou cinquante milles trop au nord, au lieu de le conduire vers le détroit de Fuca, et il alla s'échouer sur la côte de l'île Vancouver. C'est par une fort grosse mer que son vaisseau donna parmi les brisants et les rochers des îles, à quelques centaines de pieds de la côte de l'île Vancouver. Dès que la nouvelle de l'accident parvint à Victoria, trois steamers, le " Salvor ", le " Czar " un puissant remorqueur et le " Queen," de la même ligne que le " Valencia " se portèrent en toute hâte au secours du navire échoué. Ces vaiseaux parvinrent tout près de l'endroit où le " Valencia " était échoué, et les témoignages rendus au cours de l'enquête, confirmés par les opinions des capitaines à bord de ces navires, concordent tous sur un point : c'est qu'il était absolument impossible de se porter au secours du " Valencia." Le chef de l'opposition a donné lecture de quelques passages des dépositions.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai rien cité des témoignages.

M. TEMPLEMAN : Pardon ; vous avez donné lecture du rapport qui est basé sur la preuve, et je tiens à citer quelques extraits de ce rapoprt :

L'accident dont fut victime le " Valencia " est arrivé le 23 ; ce jour-là même, à deux heures et demie de l'après-midi, la nouvelle en parvint à Victoria, et le steamer " Salvor " se porta en toute hâte au secours. Le " Czar " et le " Queen " reçurent aussi ordre de se rendre sur le théatre de l'accident. Ils y arrivèrent dans la matinée du 24. On eut beaucoup de difficulté à trouver le steamer échoué, vu que sa coque et sa dunette étaient complètement submergées, et qu'il n'en restait qu'une petite partie hors de l'eau.

Au dire des témoins, il était bien difficile de distinguer les restes du "Valencia" à travers la brume et la pluie qui tombait à torrents.

M. R. L. BORDEN : C'est ce qu'affirme le rapport.

M. TEMPLEMAN : Citons le rapport :

En outre, il faut tenir compte de la grosse mer et des abondantes averses. Quand on eut découvert le navire naufragé, l'équipage à bord du " Queen " vit qu'il s'y trouvait des êtres humanis. Le " Czar " se rendit plus près du navire échoué que tous les autres vaisseaux; mais comme c'était un vaisseau beaucoup plus petit que le " Queen " et moins élevé hors de l'eau, l'équipage à son bord ne put apercevoir personne sur le navire naufragé et fit rapport en ce sens au " Salvor." Le " Queen " ne fit rapport ni au " Czar " ni au " Salvor " qu'il y avait des êtres humains sur le navire naufragé, bien qu'il soit prouvé que quelqu'un cria au " Czar " qu'il se trouvait des survivants sur les épaves ; mais à bord du " Czar " on n'entendit pas ce cri En fait, il y avait au-delà de 75 personnes sur le navire naufragé, en ce moment.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que l'honorable député nous donne lecture des témoignages ou du rapport ?

M. TEMPLEMAN : Je donne lecture du rapport.

En réalité il y avait au-delà de 75 personnes sur le navire naufragé, en ce moment. Pensant qu'il n'y avait pas d'êtres humains qui avaient survécu au naufrage, ceux qui étaient préposés à la direction du " Salvor ' et du ' Czar ", crurent utile de se rendre en toute hâte à Bamfield, le port le plus rapproché et d'y faire l'organisation voulue pour venir au secours des survivants du " Valencia " qui auraient pu atteindre le rivage. Cette tentative réussit parfaitement, bien qu'il restât peu de personnes à qui ces secours pussent être utiles. Le " Queen " se tint à distance de la scène du naufrage, pendant environ une demi-heure après le départ du " Salvor ", jusqu'à ce que le " City of Topeka " un steamship appartenant à la compagnie des steamships de la côte du Pacifique, fut arrivé, ayant à son bord le gérant de la compagine qui ordonna au " Queen " de retourner à Victoria, ce qu'il fit. Le " City of Topeka " demeura sur le théâtre du naufrage et recueillit un petit radeau du " Valencia ", supportant 18 personnes. L'équipage du " Topeka " n'a pas été témoin du naufrage et n'a pas mis ses bateaux à la mer à la recherche

d'êtres humains qui auraient pu être emportés à la mer sur le bateau naufragé.

Daykin est le gardien du phare Carmanah. Logan demeure dans le district d'Alberni. Ces deux hommes s'étaient frayé un chemin à travers les bois et les montagnes, puis sur le parcours de la côte, jusqu'à un endroit vis-à-vis de celui où se trouvait le navire naufragé, à quelques centaines de pas. J'ai donné lecture de toute la partie du rapport se rattachant à la tentative de sauver les passagers et l'équipage du vaisseau naufragé, et j'appelle l'attention de la Chambre sur l'avis exprimé par ces marins affirmant qu'il eût été absolument impossible de se porter au secours de ces malheureux, vu l'état de la mer.

La commission se composait de trois marins, James Gaudin, pendant nombre d'années agent du ministère de la Marine et des Pêcheries, en Colombie-Anglaise, le capitaine Cox et le capitaine Newcombe, du steamer de l'Etat "Kestrel". Il faut souscrire à l'avis de ces experts plutôt qu'à l'avis de l'honorable député qui affirme que les hommes de ces équipages auraient dû s'approcher davantage du navire et faire des tentatives pour soustraire à la mort les victimes du vaisseau naufragé qui, on l'a appris plus tard, se trouvaient à bord du "Valencia", bien qu'en ce moment, les équipages du "Salvor" et du "Czar" ignorâssent qu'il y eût des êtres humains à bord du navire naufragé.

La tentative de l'honorable chef de l'opposition pour faire retomber sur le Gouvernement la responsabilité de ces pertes d'hommes ne sera pas couronnée de succès. Il y a quelques semaines à peine, il m'a fallu retourner sur la côte du Pacifique afin de briguer les suffrages des électeurs de Victoria. Or, la seule question débattue au cours de cette élection a été le désastre du "Valencia'". Les députés anti-ministériels mettent quelquefois en oubli les questions qui se débattent dans cette Chambre. Au cours de l'élection en question, ils n'ont pas fait même allusion aux lois relatives à l'autonomie des provinces. Ils n'ont fait allusion ni à la question commerciale ni à la question fiscale ; mais comme cette élection n'eut lieu que quelques semaines après ce sinistre maritime, on essaya de soulever l'opinion publique, dans l'espoir d'assurer ma défaite. Quel fut le résultat ? A Victoria où l'on connait parfaitement tous les faits et les dangers de la navigation côtière, ainsi que les efforts tentés par le Gouvernement pour améliorer le service de la navigation, les conservateurs ne réussirent pas même à engager un seul électeur à tenir le Gouvernement responsable de ce désastre.

Nous comprenons tous l'urgence de multiplier les auxiliaires de la navigation sur la côte du Pacifique. Comme l'a fait observer un député de la Colombie-Anglaise, notre ligne côtière a une étendue de plusieurs mille milles et cette partie de la côte à l'ouest et au nord du phare Carmanah est très dangereuse.

De l'avis des experts du ministère, il serait absolument impossible d'installer un poste de sauvetage à un point entre Carmanah et le cap Beale ; car c'est précisément sur cette étendue de côte que se sont produits, par le passé, la plupart de ces naufrages. Cette côte est abrupte, montagneuse presque jusqu'au bord de l'eau ; elle est fortement boisée, coupée çà et là par des torrents et des gorges de montagnes, et il serait absolument impossible d'installer à un point quelconque de cette côte un poste de sauvetage. Mais, paraît-il, le ministère a l'intention d'établir des postes de sauvetage à Bamfield Creek, d'où des canots de sauvetage pourraient être lancés à la mer. Il serait également utile d'établir des postes de sauvetage à Carmanah ; mais sur tout le parcours de cette ligne côtière, de Carmanah à Barclay Sound, il n'y a pas d'endroit d'où l'on puisse lancer des canots de sauvetage. Voilà déjà quelques semaines que j'étudie la question, et dans le but de solutionner ce problème, je me suis consulté avec les fonctionnaires ministériels, même avant que mon collègue (M. Brodeur) eût accepté le portefeuille de la Marine. Les officiers ministériels ont étudié la question; ils ont fait une inspection, en vue d'établir un certain nombre de stations télégraphiques sans fil, et ils ont pris les mesures voulues pour faire construire un chemin le long de la ligne côtière, afin de faciliter le transport des engins de sauvetage d'un endroit à l'autre, au besoin. Le problème n'est pas facile à résoudre. Ces réformes ne sauraient se réaliser tout-à-coup ; mais j'en suis convaincu, nous ferons face aux besoins de la situation, et à brève échéance le Gouvernement aura pris toutes les mesures voulues pour donner toute la sécurité possible aux hommes, aux navires, et aux marchandises, en installant les engins de sauvetage nécessaires pour protéger la vie des passagers et des équipages, en cas d'accidents de mer. Tous nous regrettons ce lamentable désastre. C'est en vain que le chef de l'opposition chercherait à se créer de la popularité, en exploitant ce désastre. Ses partisans ont échoué à Victoria où tout le monde est renseigné sur la perte du "Valencia"; et j'en suis convaincu, ses tentatives dans cette Chambre aboutiront au même avortement. A Victoria, au cours de l'élection qui vient d'avoir lieu, le candidat conservateur à subi une défaite écrasante, ayant été repoussé par une pluralité de 700 voix, bien que tout le débat ait roulé sur la perte du steamer "Valencia", naufragé à environ 100 milles de la ville que j'habite.

M. R. L. BORDEN : Puis-je appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur le fait que le "Daily Times", de Victoria, duquel j'ai emprunté une citation cet après-midi affirme ce qui suit :

A la dernière séance tenue par les commissaires, ce matin, on a donné lecture d'un rapport supplémentaire concluant à l'installation de différents auxiliaires de la navigation, d'engins de sauvetage, etc. Ce rapport a été publié dans le "Times," il y a quelques semaines.

Ainsi, loin d'avoir subi de retard, ce rapport a été publié d'avance et était disponible le 20 mars.

M. TEMPLEMAN : Cette partie du rapport à laquelle fait allusion l'honorable député se compose des propositions formulées par les commissaires concernant certains perfectionnements, et cela à ma propre demande.

M. R. L. BORDEN : Il va sans dire que mon observation n'intéresse que la question de date.

M. TEMPLEMAN : Sur ma prière, ils me firent connaître leurs avis au sujet des perfectionnements à réaliser et je tenais à livrer ces propositions à la publicité à bref délai. Je reçus à Victoria le rapport supplémentaire dressé par les commissaires ; et j'en donnai lecture à une assemblée publique, et il fut publié dans les journaux. Ce rapport supplémentaire est la conclusion de ce rapport définitif qui est sur le bureau. Il n'y est question que des améliorations projetées et il a été publié avant que les commissaires eussent mis la dernière main au rapport définitif.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas que je trouve matière à critique ici ; seulement je tiens à faire remarquer que tout était terminé vers le 20 mars, et si je ne me trompe, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur),nous a dit, cet après-midi, que ce rapport ne lui a été trasmis que ces jours derniers.

M. BRODEUR : C'est le rapport définitif que visaient mes observations.

M. R. L. BORDEN : Il est possible que je fasse erreur, mais le rapport auquel le ministre du Revenu de l'intérieur a emprunté la citation qu'il nous a lue cet après-midi, a été publié dans le "Times", de Victoria le 20 mars, et il est affirmé dans le même numéro de ce journal que le rapport supplémentaire avait été publié dans ses colonnes quelques semaines auparavant. Il me semble que ce rapport aurait dû être mis à notre disposition depuis longtemps.

M. BRODEUR : Vous prétendez que le rapport aurait dû être publié, dans son intégralité, avant d'être transmis au ministère.

M. J. B. KENNEDY : (New-Westminster). Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat ; mais, comme on a formulé de fort singulières assertions, je tiens à unir ma voix à celle du député de Vancouver (M. Macpherson) sur l'urgence et l'importance de mieux protéger et de mieux éclairer l'entrée du détroit de Fuca. Comme l'a fait observer mon collègue, presque tous les navires de la Colombie-Britannique, au moins ceux de la partie sud, et tous les navires venant du bras de mer de Fuget doivent passer par le détroit de Fuca pour atteindre la haute mer et il est très important que l'entrée de ce détroit, bien que fort large et facile à trouver, en plein jour, soit bien éclairée, de nuit.

Grâce aux efforts du Gouvernement. l'entrée est relativement sûre, mais on pourrait en rendre la navigation encore plus facile aux navires. Il y a toujours lieu d'apporter des améliorations et nous tenons à ce qu'on perfectionne davantage l'éclairage de ce détroit. On le sait, l'un des côtés du détroit se trouve en territoire américain et l'autre sur l'île Vancouver. Les Américains ont perfectionné leur éclairage à l'égal du nôtre. Il y a plusieurs années que je n'ai fait ce trajet, mais la première fois que j'ai traversé le détroit, c'était au milieu de la nuit, par un temps orageux, et notre vaisseau y est entré sans difficulté. Cela remonte à un certain nombre d'années, et depuis cette époque on a grandement amélioré l'éclairage.

Dans la statistique qu'il nous a donnée au sujet des navires qui quittent le port de Vancouver, mon honorable collègue a oublié de mentionner un autre havre. Je ne veux pas fatiguer l'attention de la Chambre en multipliant les données statistiques, mais je ferai observer ici qu'il existe un autre point d'expédition avec un port à eau profonde, le seul havre d'eau fraîche qui existe en Colombie Britannique—c'est le fleuve Fraser, à 16 ou 18 milles de l'embouchure duquel se trouve la ville de New-Westminster. Grâce aux efforts déployés par le Gouvernement au cours des années dernières, pour le dragage du fleuve aux endroits les plus dangereux, les plus gros navires peuvent se rendre à New-Westminster et faire leurs chargements en toute sécurité. La semaine dernière, un navire d'un tirant d'eau de 22 pieds et demi, portant un chargement d'un quart de million de pieds de bois, a quitté New-Westminster à destination de l'ouest, et à traversé la barre sans la moindre difficulté.

Mais entrons dans le vif de la question. Au cours du débat sur le terrible désastre du "Valencia" certains orateurs ont vivement censuré l'attitude du Gouvernement. Je n'ai pas mission ici de défendre le Gouvernement; d'ailleurs, la chose serait superflue. Entre autres étranges assertions, le chef de l'opposition, nous a dit que rien n'empêchait ces navires d'atteindre le navire naufragé, puisqu'un petit radeau a pu se détacher et se frayer une issue.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas là ce que j'ai dit.

M. KENNEDY : Je vous demande pardon. Etant un peu sourd, j'éprouve quelque peine à suivre les débats, par conséquent, il est

fort possible que je n'ai pas bien saisi le sens de vos paroles.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit que si le steamer " Salvor " eut été muni d'un canot convenable qui aurait pu traverser le ressac, ce canot eût pu atteindre le navire naufragé, puisqu'un radeau avait réussi à s'en détacher.

M. KENNEDY : Vous voulez entendre sans doute que ce navire aurait dû être muni de canots de sauvetage.

M. R. L. BORDEN : Oui.

M. KENNEDY : C'est parfait. J'avais cru que l'honorable député affirmait que rien n'aurait pu empêcher un bateau d'atteindre le navire.

Il suffit de s'être trouvé à bord d'un remorqueur en pleine mer et d'avoir essayé de jeter un cordage sur un autre navire, par une mer orageuse, pour comprendre combien il était difficile d'atteindre le " Valencia ", alors qu'il était battu qar des vents furieux et entouré de rochers de toutes parts. On a donné force explications sur les causes de la perte de ce navire, et il est facile de perdre de vue la cause réelle de tant de naufrage.

La véritable raison, c'est l'amour exagéré du lucre et la soif de l'or, qui caractérisent tant de compagnies d'armateurs et autres sociétés. Le capitaine de ce navire, en modérant sa course, de nuit, eût facilement réussi à sauver son bâtiment; mais les officiers de ces steamers reçoivent des armateurs des ordres si stricts que, bien souvent ils bravent des périls contre lesquels leur propre jugement les mettrait en garde. Conçoit-on qu'un capitaine, chargé de protéger un si grand nombre d'êtres humains, puisse diriger son navire vers une côte pleine de récifs, à la recherche d'un passage ? C'est du côté de l'est seulement qu'il eût fallu chercher un passage, en toute sécurité. Conçoit-on pareil aveuglement ? A la recherche de ce passage il prend sa route ; et alors, bien que sachant parfaitement qu'il était désorienté, au lieu de perdre quelques heures en retournant en pleine mer, pour attendre le retour du jour, voilà qu'il cherche à se frayer une route à travers ces récifs, et la conséquence de cette imprudence, c'est la perte de son vaisseau et la mort de nombre d'hommes. La même imprudence a causé, il y a quelques années, la perte du steamer " Islander ", appartenant à la compagnie de navigation canadienne, société qui est aujourd'hui fusionnée avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Le capitaine de ce steamer, en cherchant à gagner le record de la vitesse pour sa course, naviguait presque à toute vitesse dans le brouillard, alors qu'il savait que son navire était entouré de glaces flottantes ; et la conséquence c'est qu'il perdit son vaisseau. Bien souvent, en cherchant à trouver des boucs émissaires qu'on chargerait de la responsabilité de ces désastres, on fait retomber le blâme, non pas sur les véritables coupables, mais sur le Gouvernement ou quelque autre autorité qui n'a rien à y voir.



## LES CONCESSIONS MINIERES AU YUKON.

L'honorable M. GEO. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre se forme en comité, monsieur l'Orateur, je tiens à présenter quelques courtes observations sur une question qui est venue au grand jour de la publicité par l'entremise de la presse, et cette fois par l'intermédiaire des journaux du Yukon. Il paraît actuellement dans le " Daily News " de Dawson, une suite d'articles se composant de différentes lettres, et de notes critiques sur ces lettres. Ces lettres ont été mises au jour, à l'occasion d'un procès qui se poursuit au Yukon et ici-même, entre certains concessionnaires, parties à un litige qui a éclaté entre eux. Dans cette correspondance, ces concessionnaires ainsi qu'un membre de cette Chambre et un de nos ministères jouent chacun leur rôle. Que des particuliers obtiennent une concession, s'ils estiment pouvoir en obtenir de bons rendements, il n'y a là assurément rien que de légitime et je n'y trouve pas matière à censure. Mais il est certains aspects de cette affaire qui paraissent louches et qu'il importe de mettre en relief devant la Chambre.

Ici encore, comme dans une foule d'autres circonstances, c'est le ministère de l'Intérieur qui nous fournit matière à méditation. C'est sur ce ministère qu'aujourd'hui encore, comme à diverses reprises par le passé, s'étend l'ombre sinistre du soupçon qui enveloppe non seulement le ministère mais le chef même de ce ministère. C'est dans la gestion de cette immense partie de notre domaine qui jadis tomba aux mains de l'ex-ministre de l'Intérieur que ce soupçon a pris naissance, qu'il s'est développé et je suppose que nous sommes à la veille d'en voir le dénouement.

M. BUREAU : Qu'est-ce ?

M. FOSTER : Si j'en juge d'après les accents plaintifs qui nous viennent de l'autre côté de la Chambre, il faut croire que ce mot " dénouement " n'est pas assez clair et peut-être devrais-je demander pardon à l'honorable député de l'avoir employé. Je le prierais de se référer au ministre de l'Intérieur pour obtenir une traduction de ce mot, car je ne suis guère de force à le traduire moi-même. Quoi qu'il en soit, il paraît qu'en 1899, deux hommes d'affaires d'Ottawa obtinrent du Gouvernement une concession de prix dans le territoire du Yukon. Il s'agit de MM. Bronson et Ray, tous deux capitalistes et dignes citoyens d'Ottawa, qui les tient en haute estime. Leur associé, M. Joseph Tyrrell, ancien fonctionnaire du Gouvernement, fut jadis atta-

ché aux explorations géographiques et topographiques du Nord-Ouest. Le fait qui se dégage de la correspondance publiée, c'est que ces messieurs semblent avoir eu l'intention de payer les redevances, d'acquitter les honoraires des avocats mais, hormis ces déboursés, de dépenser le moins possible pour le développement et l'exploitation de la concession. C'est dans la réalisation de ce projet qu'ils éprouvèrent des ennuis ; car, vers 1902, ainsi qu'il ressort de la correspondance, ces messieurs furent brusquement tirés de leur sommeil par un avis du ministère de l'Intérieur leur annonçant que le délai accordé pour l'exploitation de la concession ne serait pas prolongé, et que le ministère avait l'intention de mettre fin à la concession, à brève échéance. Cet avis les poussa à agir. Il s'ouvrait deux voies devant eux, afin de conserver leur concession. La ligne de conduite la plus simple et la plus pratique, c'était de faire quelques dépenses pour l'exploitation de leur concession, ainsi qu'il est prescrit par les règlements. Aux yeux du commun des mortels, ce serait bien la meilleure méthode à suivre, le moyen le plus expéditif et le plus convenable, mais ce n'est pas la ligne de conduite que tinrent les concessionnaires, ni celle qu'ils jugèrent utile d'adopter. Ils cherchèrent quelque autre issue. Ils semblent avoir pensé—et c'est là ce qui donne lieu à réflexion—qu'il leur serait possible de conserver la concession par quelque autre méthode sans être obligés d'installer des machines et de faire les travaux nécessaires pour remplir les conditions attachées à l'octroi de la concession.

Ils semblent s'être persuadés qu'il leur serait possible de faire jouer certaines influences auprès du ministre, afin de l'engager à les exempter de l'obligation de développer en 1902, la concession qu'ils avaient obtenue depuis 1899. Ainsi, comme en fait foi la correspondance, au lieu d'installer leur outillage et d'exploiter leur concession, de façon à parer à toute possibilité de déchéance, ils eurent recours à l'autre méthode consistant à faire jouer leurs influences auprès du ministre.

En admettant que les choses fussent à leur état normal, il faudrait supposer que la première idée qui vint à l'esprit de deux hommes d'affaires comme MM. Bronson et Ray, fut que s'ils avaient véritablement en mains une bonne affaire et avaient à la soumettre à un ministre d'affaires, la manière la plus expéditive et la plus naturelle de la faire accepter était de se présenter eux-mêmes à ce ministre d'affaires avec leur proposition d'affaires, d'en traiter avec lui et de lui exposer leurs raisons. Puis si ces raisons étaient saines et valables, le ministre aurait accepté et recommandé la proposition et tout aurait été dit. Comment se fait-il que deux hommes d'affaires comme MM. Bronson et Ray, n'ont pas songé que c'était la manière la plus propre et la plus rationnelle de s'aboucher avec le ministre ? J'ai dit que cela donnait à réfléchir. Je ne me trompe pas. Je ne conçois pas qu'ils aient adopté une autre méthode, à moins qu'ils n'aient été sous l'impression qu'il était possible, avec le Gouvernement tel que composé et eu égard à leurs relations avec ce Gouvernement, de faire agir sur ce dernier une influence indue, de même que sur le ministre qui était directement concerné, et d'obtenir par ce moyen une prolongation de délai qu'ils n'auraient pu obtenir par des moyens légitimes, quelles que plausibles et sérieuses que fussent leurs raisons.

En premier lieu, cela n'est pas très flatteur pour le Gouvernement ni n'était flatteur pour le ministre. MM. Bronson et Ray, ne se croyant pas des mieux attitrés pour interveviewer le représentant de la Couronne, se mirent à la recherche d'un sauveur. La correspondance montre comment ils sont arrivés graduellement à s'en procurer un. Il vaudrait mieux, je crois, lire une partie de la correspondance, afin d'exposer les démarches successives qui ont abouti à ce résultat. On semble avoir échangé de nombreuses lettres vers la fin de juin et le commencement de juillet. Le dossier du procès en contient plusieurs. Une des premières est adressée à M. J. B. Tyrrell, qui était à cette date à Dawson. La voici :

Cher M. Tyrell,—M. Ray m'a remis, hier, un avis que le ministère de l'Intérieur lui a adressé à lui et à M. Bronson, et qui les notifie tous deux qu'une prolongation de délai pour une période indéterminée qui leur a été accordée relativement aux travaux sur la concession hydraulique Bonanza, a été révoquée à cause d'une autre convention que vous avez signée, le 30 mars, au nom de E. H. Bronson et C. C. Ray à S. J. Thurber et concernant la concession fragmentaire de McKay, qui fait partie de cette concession. M. Ray et M. Bronson sont très vexés de l'affaire et ils m'ont demandé de faire tous mes efforts pour obtenir du ministre un redressement que je fais de mon mieux pour obtenir.

Suivent quelques paragraphes qui ne sont pas importants dans la discusion. L'auteur poursuit ses remarques :

Ils me chargent aussi de vous demander d'être assez bon de m'envoyer sans retard une lettre que je pourrais montrer au ministre et la faire mettre au dossier, contenant toutes les explications utiles au sujet de ce contrat, et énonçant tels détails qui permettront de surmonter la difficulté causée par l'exécution de ce bail. J'y insiste. Vous pourriez aussi m'écrire une lettre personnelle, dans laquelle vous me donnerez les explications que vous jugerez utiles pour m'aider dans cette affaire. Vous n'ignorez pas sans doute que M. Ross est tout à fait opposé à ces concessions et qu'il s'occupe de les faire abolir toutes si la chose est possible.

Cette lettre est signée par M. N. A. Belcort et vous remarquerez qu'en l'écrivant, il demande à se faire envoyer deux lettres par M. Tyrrell. L'une doit être rédigée de façon à aider M. Belcourt auprès du ministre; l'autre doit être apparemment une explication

naturelle des choses telles qu'elles sont. Puis, environ deux semaines plus tard, M. C. C. Ray écrit comme suit à M. Tyrrell :

Cher monsieur,—Ma dépêche et les lettres de M. Belcourt sont autant que possible une réponse à vos lettres du 11 et du 12 mai. Nous avons failli ne pas avoir de concession à exploiter. M. Ross et le ministre paraissaient décidés à la laisser tomber. Si nous l'avons encore, nous pouvons remercier notre avocat, qui a remué ciel et terre pour la sauver. J'espère que l'arrangement proposé avec M. Belcourt et M. McDougall recevra votre approbation ; c'est le meilleur qui pouvait être conclu pour sauver la concession, et si nous pouvons la sauver, il n'y aura rien à perdre à les intéresser.

Voici une réticence qui laisse entrevoir une modification des termes du marché conclu avec MM. Ray, Bronson et Tyrrell et la part que chacun d'eux devait avoir dans l'exploitation de la concession. La lettre de M. Ray donne à entendre qu'il y a une autre convention, une convention survenue entre MM. Belcourt et McDougall et qu'il est à espérer que M. Tyrrell l'approuvera, vu que c'est le seul moyen pour eux, apparemment, de garder la concession. Mais voici une autre lettre de M. Tyrrell, datée du mois de juillet 1902 :

Au sujet de votre lettre du 20 mai, dans laquelle vous suggérez certains moyens pour l'exploitation future de notre concession, je dois vous dire que des événements se sont passés qui nécessitent la conclusion d'un autre marché pour remplacer celui que vous proposez. Nous avons reçu récemment une lettre du ministre disant que notre prolongation de délai avait été révoquée ; qu'il ne pouvait pas nous concéder plus de terrain pour empiler les matières à laver, parce que nous avions concédé une partie de notre terrain, contrairement aux stipulations de notre contrat, et qu'en conséquence la concession serait révoquée et avis à cet effet affiché sur les lieux. Nous en avons conclu qu'il fallait agir promptement afin de sauver la concession. Après délibération, nous décidâmes d'intéresser MM. Belcourt et McDougall à notre affaire, afin d'obtenir leur appui, tant pour garder notre concession que, plus tard, pour l'exploiter ou la vendre, selon le cas, si nous la gardions. M. Belcourt rédigera un mémoire donnant l'historique de la compagnie que nous avions décidé d'organiser en cas d'écroulement du puits de la mine, et pourvoyant à la distribution d'une certaine proportion de stock à chacun d'eux. Il serait peut-être nécessaire avant de former la compagnie, de leur transférer, sous forme de vente, leurs intérêts dans la concession ; nous nous joindrions ensuite pour vendre à la compagnie, afin de répartir le stock tel que proposé.

Vous constaterez d'après le memorandum de M. Belcourt que la société Belcourt et McDougall, M. Ray et M. Bronson, recevront chacun $100,000 d'actions libérées de la compagnie.

Jusqu'ici la concession était la propriété de trois personnes. Lorsque surgit cette nouvelle difficulté, il fallut chercher un sauveur. On ne le trouva, à ce qu'il appert, qu'en adoptant un autre plan. On forma une compagnie à fonds social au capital d'un milion de piastres, affectant un demi million aux opérations de développement et l'autre million aux trois concessionnaires et, en partie, comme le prouvent ces lettres, à MM. McDougall et Belcourt.

La Chambre saura que M. McDougall est l'associé en loi de M. Belcourt au Yukon : Il est l'associé de M. Belcourt ici. Il convient encore de lire ceci :

L'entente avec MM. McDougall et Belcourt est qu'ils doivent donner gratuitement leurs services professionnels, et que vous en fassiez autant. De plus MM. Bronson et Ray sont tenus de faire tout en leur pouvoir à Ottawa pendant la session.

Bientôt après, une autre série de lettres apparaît, dont la plupart sont dans le ton de celles que je viens de lire. L'une est de M. Belcourt à M. Tyrrell, réitérant à peu près ce que contient la précédente lettre de M. Belcourt à M. Tyrrell, que j'ai lue. Une autre est de M. Tyrrell à M. Ray :

Cher M. Ray,—Quelle n'a pas été ma surprise, il y a une dizaine de jours, de lire dans un journal, un avis annonçant que la concession Bronson et Ray allait être placée sur le marché. Plus tard, je reçus une lettre de M. Belcourt, disant que le ministre en agissait ainsi à cause d'un contrat signé avec un nommé Thurber . . . J'allai aussitôt voir M. Ross . . .

Qui était à ce moment, je crois, commissaire au Yukon.

. . . .et il me dit ce qu'il avait déjà fait, et qu'il ferait tout en son pouvoir pour faire remettre la concession sur le marché. Je vous télégraphiai en conséquence :

La concession de Thurber peut être achetée pour moins de $1,000. Que me conseillez-vous de faire ? Le gouvernement . . .

C'est-à-dire le gouvernement territorial du Yukon.

. . . vous est décidément hostile, à moins que vous ne soyez prêt à commencer les travaux immédiatement.

Cette dépêche corrobore ce que j'ai dit au commencement, que le moyen d'acquérir cette concession sans difficulté était simplement de commencer les travaux, poser les machines, y dépenser l'argent nécessaire et développer la concession aux conditions stipulées au contrat. M. Tyrrell continue :

C'est certainement sa détermination de prendre avantage de quelque subtilité pour faire résilier le bail, et si la chose est possible, la résiliation aura lieu le 29 septembre, malgré toutes les promesses vagues qui pourront être faites dans l'intervalle.

Espérant que vous allez pouvoir arranger les choses à Ottawa, je demeure,

Votre dévoué,

J. B. TYRRELL.

Une autre lettre de M. Tyrrell à M. Ray est daté du 21 juillet. Elle dit :

Je ne crois pas du tout qu'ils puissent sauver la concession aussi facilement que nous, par la seule promesse que nous commencerons les travaux.

L'opinion de M. Tyrrell, qui habite sur les lieux mêmes, est que le moyen, que l'unique moyen de sauver la concession est de commencer et continuer les travaux. Cela se passe le 21 juillet 1902, pendant que les négociations se poursuivent à Ottawa par l'entremise de M. Belcourt auprès du ministre et du ministère. Quelque temps après, le ministre par l'intermédiaire de son sous-ministre semble avoir télégraphié à M. Baudette, à Dawson, pour savoir s'il y a eu des travaux de faits sur la concession. Voici la réponse :

Monsieur,—En réponse à votre dépêche du 8 courant, relative aux travaux exécutés sur la concession de Bronson et Ray, j'ai l'honneur de faire rapport qu'aucun travail n'a été fait, ni aucun préparatif commencé, ni aucune machine mise en place.

Votre obéissant serviteur,
A. J. BEAUDETTE.

Nous voilà rendus au 11 novembre, à l'époque où commença la difficulté qui fut portée à l'attention du chef du ministère entre le 1er juin et le 1er juillet. Avant cela, M. Tyrrell avait dit: Il y a un moyen de sauver la concession, c'est de faire les travaux nécessaires. On chercha un autre moyen, et le 11 novembre, plusieurs mois après, le ministre télégraphie à M. Beaudette pour en obtenir des renseignements, et il apprend en réponse qu'il n'y a pas même un indice de travaux préliminaires, ni de machines en vue sur la concession. Mais il appert qu'un meilleur moyen fut trouvé, et le 7 janvier, M. C. C. Ray, président, écrivait à M. Tyrrell dans ces termes.

Cher M. Tyrrell,—Nous avons pu, hier, après bien des retards inévitables, tenir une assemblée du bureau des directeurs . . . Maintenant que l'agitation contre la concession s'est calmée ici, et que, soit dit entre nous, le représentant du gouvernement à Dawson doit être M Congdon, j'espère et j'en ai la conviction que nos ennuis sont finis, pourvu toutefois que vous fassiez attention de n'enfreindre aucune des stipulations du contrat, comme par exemple ne pas donner de sous-contrat, payer les redevances annuelles, faire les travaux requis tous les ans, etc.

C'est une finale heureuse à ce second moyen qu'on a employé pour empêcher la concession de devenir caduque. Il n'en était pas ainsi de l'autre moyen dont j'ai parlé.

Il ne reste rien de bien important dans cette correspondance telle que je l'ai devant moi, si ce n'est une ou deux déclarations que je cueille dans les dépositions des témoins à l'instruction du procès. La question suivante fut posée :

Q. Vous aviez négligé depuis la date de la concession jusqu'à 1902 de faire les travaux ?

R. Je ne considère pas que ce soit de la négligence. Nous avions été exemptés par le ministre.

Q. Cette exemption a-t-elle été accordée après après avoir commis la négligence ?

R. Non, je ne le crois pas. Nous l'avons obtenue dès les débuts, peu après la date de la concession, je crois.

Q. Avez-vous eu, pendant que vous étiez à Dawson, des pourparlers avec Louis Williams, au sujet de l'eau ?

La réponse fut dans l'affirmative et se termine ainsi :

Nous eûmes aussi plusieurs conversations avec M. Congdon, commissaire, et il nous déclara qu'il croyait pouvoir recommander au ministre, à Ottawa, de permettre qu'un arrangement de ce genre, s'il pût être conclu, fut rempli sans violer les stipulations du contrat.

Une facture sous forme de lettre, échangée entre quelques-uns des intéressés, montre que de 1899 à 1902, $6,800 ont été dépensées pour la concession. Mais de ce chiffre, plus de la moitié sont des dépenses de location, d'honoraires d'avocats et autres frais de justice, et le reste, environ $3,000 figurent au compte des traites au nom de Tyrrell, qui était à Dawson. C'est-à-dire que le plus qui a pu être dépensé sur la concession elle-même entre 1899 et 1902, est $3,000 environ. Puis, jusqu'au mois de novembre 1902 et au mois de janvier 1903, il n'y a pas de preuve que des travaux aient été faits. S'il y en a eu de faits depuis 1903 jusqu'à aujourd'hui, je ne le sais pas. Il se peut que d'autres témoignages que nous aurons plus tard montreront qu'aucun travail n'a été effectué depuis sur la concession. Mais dans le mois de janvier 1903, le ministre s'était pacifié, grâce aux bons offices de M. Belcourt, qui avait entrepris de régler l'affaire pour eux.

Je ne ferai pas de commentaires ; d'autres après moi s'en chargeront. Je dirai cependant deux ou trois choses. Je demanderai d'abord à M. Belcourt : Pourquoi deux hommes d'affaires comme MM. Bronson et Ray, ayant en mains une bonne proposition d'affaires, ne sont-ils pas allés directement voir le ministre pour régler ces détails de concession ? N'étaient-ils pas hommes d'affaires à l'égal au moins de M. Belcourt ? N'étaient-ils pas en aussi bons termes avec le Gouvernement et le pays et le ministère que M. Belcourt ? Y avaient-ils quelques raisons légitimes à exposer au ministre et au ministère que MM. Bronson et Ray, comme hommes d'affaires, ne pouvaient pas leur exposer aussi bien que M. Belcourt ? Quelle influence s'attendaient-ils que M. Belcourt pouvait faire jouer, et ils s'y attendaient certainement, qui n'était pas une influence honnête et légitime ? Ces messieurs ont dû être pénétré d'une certitude étrange qu'ils avaient acquise à observer les choses, c'est-à-dire que le moyen le plus sûr était d'influencer le service par des méthodes autres que des méthodes d'affaires, par des moyens autres que l'entremise de deux excellents hommes d'affaires.

Voici maintenant le deuxième commentaire que je me permettrai. Un député est élu par ses commettants pour les représenter au Parlement, peu importe qu'il soit avocat et qu'il prête comme tel ses services à telle ou telle personne ou pour telle ou telle cause moyennant rémunération, est-ce de bonne

politique, est-ce sage, est-ce prudent, est-ce travailler à rehausser le niveau moral du peuple et à assainir l'administration publique que de s'interposer, dans une question comme celle-ci, entre le Gouvernement et les parties intéressées, pour tâcher d'obtenir à ces dernières, au moyen de son influence, ce qu'elles craignent ne pas pouvoir obtenir d'elles-mêmes en employant d'honnêtes raisons d'affaires ? Plus que cela, un député de cette Chambre, qui entre en négociations avec des personnes qui se trouvaient dans la fausse position que l'on sait, travaille-t-il à l'épuration des mœurs politiques du pays ? Et quelles négociations ? Il impose à ces personnes l'obligation, si elles veulent sortir de leur impasse, de faire une nouvelle répartition de leur stock, de reconstituer leur société et de lui donner $100,000 d'actions sur $500,000 pour ses services. Si cette pratique est tolérée dans le Parlement—ce qui est permis à l'un est permis à l'autre—qu'est-ce qui empêchera les députés de vendre leurs services à tous ceux qui cherchent à obtenir des faveurs du Gouvernement et de faire de ce haut tribunal du parlement un tribunal de débauche ; c'est cela et rien autre chose. Il n'y a pas de raison pour qu'un député ne fasse pas ce qu'un autre député a fait. Arrêtons-nous pour un instant et réfléchissons sur ce que seraient les mœurs politiques et l'administration publique si chaque député s'offrait de la sorte au plus haut enchérisseur. On dit—est-ce la vérité—qu'on ne compte plus les cas où des personnes venant à Ottawa pour traiter d'affaires avec le Gouvernement ont éprouvé toutes les difficultés du monde à se faire recevoir ou se faire écouter par les ministres, et qu'ayant tenté d'inutiles et nombreuses démarches pour arriver à leur but, recevaient ce sage avis de quelque coulissier : Pourquoi n'employez-vous pas un tel ou un tel ; il se chargera de votre affaire, attendra l'occasion favorable de se faire recevoir chez un ministre et saura lui arracher bien plus facilement que vous ne pouvez le faire tout ce que vous voulez obtenir du Gouvernement et peut-être plus. Est-ce bien ce qui se passe à Ottawa ? Oui, et si fréquemment que tous les Canadiens et tous les étrangers qui ont affaire auprès du Gouvernement en font la remarque. C'est de notoriété publique. Celui qui conclut un tel engagement et qui se présente chez le ministre pour lui faire valoir privément des raisons que les intéressés eux-mêmes, quelque habiles qu'ils soient à les présenter, ne peuvent réussir à faire entendre, établit, s'il réussit, une alliance malsaine entre lui et le ministre, dont les parties ne pourront jamais, par la suite, avoir pour l'une et l'autre le respect mutuel qu'elles se portaient avant la transaction.

Le ministre et l'avocat n'ont qu'un pas à franchir ensuite pour tomber de cette alliance dans une association intime qui perd de vue l'intérêt public pour avancer ses affaires personnelles. Suis-je trop sévère dans ma critique? Questionnez l'histoire de ce parlement le plus sage, le plus ancien, le plus digne, le parlement de la Grande-Bretagne ? Jamais une telle pratique n'y a été tolérée une seule fois. En Angleterre, un avocat peut se livrer à ces manœuvres avant d'être député, mais dès qu'il siège au parlement, il ne lui est plus permis, sous l'œil scrutateur d'une opinion publique rigoureuse, de pratiquer, comme je viens de l'exposer, ce qui se pratique au parlement canadien. Les honorables députés de la droite se sont enfin arrêtés à réfléchir sur la gravité de la question. Un de leurs collègues les plus distingués, le ministre de la Justice, a inscrit sur l'ordre du jour un bill qui interdit complètement aux avocats de cette Chambre de se livrer à l'avenir à la pratique de leurs profession devant ses comités et de se servir, dans un but de lucre, du mandat que leur ont confié leurs commettants pour des fins bien différentes et, j'oserais dire, bien autrement légitimes.

Ainsi l'opinion générale dans le premier parlement du monde, le mobile déterminant de sa conduite, ses intentions même viennent à l'appui de mon raisonnement. Si un membre du parlement anglais avait l'audace de faire avec un ministre et devant la Chambre des communes ce qui se pratique ici, son mandat serait de courte durée. Monsieur l'Orateur, non seulement le Parlement est à la veille d'atteindre, mais il a déjà atteint l'extrême limite du décorum et de la décence en matière publique. La preuve, c'est qu'un honorable ministre de la couronne en est rendu à ne pas rougir et à ne pas s'apercevoir qu'il est malséant et indélicat de confesser devant la Chambre qu'il est actionnaire et virtuellement président d'une compagnie, s'il n'en est le président actif, l'âme dirigeante—de confesser, dis-je, de l'air le plus naïf du monde, qu'il ordonne à son premier assistant d'acheter la marchandise de la compagnie dont il est actionnaire et qui retire un bénéfice considérable de chaque mille gallons de telle marchandises ainsi achetée :—de confesser enfin devant le Parlement l'existence d'un tel état de choses dans un siècle et dans des temps comme ceux-ci, et qui ne pense pas avoir rien fait de dérogatoire à la dignité de ministre. Encore, monsieur l'Orateur, des députés qui ont participé, ou qui, comme tels ont craint de faire connaître ouvertement qu'ils étaient partie à des entreprises ou à d'autres marchés du Gouvernement, s'y prennent d'une autre façon en se faisant nommer membres de compagnies ou corporations et en sont ou à peu près les bailleurs de fonds. Ils obtiennent des entreprises de l'Etat et ce qui pis est, sans soumission, sans signer de contrat. Sous le nom d'une compagnie, le principal partenaire, qui est membre du parlement, obtient le patronage; l'autre associé, l'homme d'affaires, exécute l'entreprise et paraît être le principal intéressé. Des députés, pas un seul, ni deux, mais un grand nombre, sont les bailleurs de

fonds de sociétés qui obtiennent des centaines de milliers de piastres du trésor public sans même un soupçon de soumission publique.

Ce ne sont pourtant que des exemples flagrants, et quelques-uns seulement, mais qui indiquent l'empire du mal au sein du Parlement et dont le Parlement devrait se guérir le plus tôt possible.

Je ne ferai pas d'autres commentaires, ce soir, sur cet épisode. Nous reviendrons sur ce sujet sous d'autres formes à cette session. Comme membre de l'opposition, j'espère que tous mes collègues n'auront qu'une même voix de condamnation pour cette pratique délétère. Quoique fassent certains honorables députés de la droite—et nous aimerions à avoir leur concours—nous de notre côté ferons tout en notre possible pour implanter des principes plus sains et plus élevés dans l'administration des affaires publiques. Dans certains cas, le dévergondage défie toute convenance ; dans d'autres cas, c'est une tentative dissimulée de nier toute participation, mais tout de même y participant au nom d'un fils, d'un neveu ou comme bailleur de fonds anonyme, afin d'arriver au trésor public. Une allusion qui a été faite, l'autre soir, à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, ressemble en quelque façon à ce que nous discutons dans le moment. On ne semble pas comprendre, en certain milieu, qu'il ne convient pas, pour un membre du Parlement, de s'approprier des concessions nationales de grande valeur en se servant de son influence comme député pour circonvenir un ou des ministres, pour ensuite les exploiter à son profit et au profit de ses amis.

Je termine comme j'ai commencé. C'est l'administration de ce triste ministère de l'Intérieur que nous discutons ce soir, comme nous l'avons discutée si souvent déjà. C'est sur lui surtout que se sont accumulés en différents temps les plus sombres nuages de ces transactions louches. Que voyons-nous aujourd'hui, comme simple échantillon? Voici un sous-ministre de l'Intérieur qui fut amené de l'ouest, pour servir un ministre venu également de l'ouest, et qui frayait exclusivement dans des sentiers dorés, pendant qu'il administrait un ministère moyennant $7,000 d'appointements par année ; il est amené de l'ouest, vigoureux, activement à l'œuvre ; soudain il vient à l'idée du Parlement que le sous-ministre a gaspillé quelques-unes des plus belles années de son ministère, apparemment à l'ouvrage, mais en réalité à comploter et exécuter une puissante convention avec des inconnus. Et lorsque tout est arrangé, et arrangé de façon à ne pouvoir être dérangé pour dix ans, le sous-ministre laisse son poste sans raison et sans donner de raison, quoiqu'on en demande, et il surgit tout à coup comme agent de cette compagnie d'inconnus, qui a arraché une concession de dix ans pour $1,000,000 à l'Etat. Nous pourrions ajouter de nombreux cas à celui-ci. Monsieur l'Orateur, je n'en dirai pas davantage pour le présent sur cette question.

L'honorable N. A. BELCOURT (Ottawa) : Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) portera toute la responsabilité d'avoir saisi la Chambre de cette question et d'avoir jugé à propos d'y mêler mon nom comme il l'a fait. Je ne mets pas en doute le droit qu'il avait de le faire. Il doit pourtant lui être venu à l'idée, comme il est venu à l'idée de la plupart des députés, j'en suis sûr, que lorsqu'il a eu connaissance de ces articles de journaux, la politesse la plus élémentaire lui commandait de me les montrer et de me demander si je ne pouvais pas en expliquer le véritable sens. J'aurais été porté à croire que des députés qui ont siégé pendant bien des années dans cette Chambre, qui peuvent réclamer le privilège d'être des collègues de vieille date, auraient mérité cette simple politesse. Toutefois ce privilège ne m'a pas été accordé et l'honorable député est seul et unique juge de sa conduite.

Je m'objecte cependant à la manière avec laquelle l'honorable député a porté cette question à l'attention du Parlement. Un député qui a à cœur la dignité de la Chambre a incontestablement le droit d'attirer son attention sur ce qui peut porter atteinte à son honneur et à son indépendance ; mais quand une affaire comme celle-ci est portée à l'attention de la Chambre, il n'y a qu'un seul moyen honorable de le faire, c'est de formuler une accusation et de demander une enquête. Si l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) me croit coupable d'une faute, s'il croit que j'ai porté atteinte à l'indépendance du Parlement, s'il trouve que ma conduite ne convient pas à un gentilhomme, ou que j'ai péché de quelque façon que ce soit contre l'honneur et la dignité de la Chambre, il a à sa disposition un moyen constitutionnel tout trouvé, c'est de porter une accusation et de demander une enquête. S'il n'a pas jugé à propos d'adopter ce moyen, nous sommes libres de tirer nos conclusions. Si l'honorable député, croyant qu'il valait mieux observer une prudente retenue dans ses paroles, n'a pas osé formuler une accusation, il est évident que c'est parce qu'il n'était pas en mesure de prouver aucune accusation. Si je voulais m'en rapporter à ma stricte prérogative, je me contenterais d'imposer le mépris du silence aux insinuations qui sont contenues dans les articles de journaux et que l'honorable député a réitérées ici ce soir. Mais ce n'est pas mon intention de les traiter de la sorte. Quelque vagues et indéfinies que soient ces accusations, je ne suis pas pour courber le front sous les coups portés à mon honneur et à ma réputation sans opposer le démenti le plus formel et le plus complet à la calomnie d'où qu'elle vienne. Que je sois accusé ou non, que l'on demande une enquête ou que l'on

n'en demande pas, je suis prêt à dire toute la vérité à la Chambre sur cette question. Je n'ai pas l'intention de rien cacher, pour la bonne raison que je n'ai pas à rougir de tout ce que j'ai fait à propos de cette affaire, car elle ne contient absolument rien que la personne la plus minutieuse sur le point d'honneur aurait à regretter. Ce que je vais lire à la Chambre n'est pas par voie d'excuse ou de justification de ma conduite. Je n'ai pas à le faire. Mais j'ai ici la déclaration volontaire de deux des citoyens les plus honorables d'Ottawa, l'honorable E. H. Bronson et M. C. C. Ray, contre la véracité et la respectabilité desquels je n'ai jamais entendu personne proférer un seul mot. C'est un simple exposé des faits que je vais lire, laissant ensuite la Chambre libre de juger :

Les soussignés ont obtenu dans l'été de 1898 la concession hydraulique connue sous le nom de concession Bronson et Ray. M. Belcourt et son associé en loi n'ont pas participé à l'octroi de cette concession. Ce n'est que deux ans plus tard que la société Belcourt et McDougall, qui a des bureaux à Dawson et Ottawa a été engagée comme avocats des concessionnaires.

En 1902, les concessionnaires, qui devaient de fortes sommes à cette société pour services professionnels, proposèrent à cette dernière, qui accepta, qu'en paiement de ladite dette et des services futurs qu'elle s'engageait à leur rendre gratuitement quand ils en auraient besoin à Dawson et Ottawa au sujet de la concession et de la compagnie, ou des négociations de vente de ladite concession, et pourvu qu'elle se rendrait responsable de sa part proportionnelle de toutes les dépenses sur ou se rapportant à la concession, ils lui donneraient 10 pour cent du stock, d'une compagnie pour laquelle elle devait se charger d'obtenir des lettres patentes et nous-mêmes nous engagions à prendre sur nos charges, à exploiter ou vendre la concession.

La compagnie reçut ses lettres patentes et prit charge de la concession en 1902 ; la société Belcourt et McDougall obtint de la sorte 10 pour cent des actions de la compagnie auxquelles elle a droit, quoique nous ne lui avons pas encore décerné de certificat d'actions.

La maison Belcourt et McDougall a versé plus de $6,000 de son argent aux dépenses imputables à la concession, sans compter qu'elle a donné gratuitement ses services professionnels, lesquels, dit-on, s'élèvent à beaucoup plus de $6,000.

La convention stipulée entre la compagnie et la société est toute d'affaires et la part de stock qui lui a été donnée est le paiement de ses services professionnels passés et futurs et le remboursement de sa part proportionnelle de toutes les dépenses.

A notre avis, la société Belcourt et McDougall n'aurait pas pu vendre ses intérêts dans cette affaire et réaliser le montant qu'elle y a versé.

La compagnie n'a jamais été relevée d'aucun des devoirs et engagements qui sont stipulés dans le bail ou dans les règlements régularisant ces baux.

La compagnie n'a pas reçu de faveurs ni exemption ni privilège soit à Ottawa soit au Yukon.

Au contraire des fonctionnaires du gouvernement à Ottawa et au Yukon et d'autres personnes ont incessamment gêné et embarrassé le cours de ses opérations et ses tentatives d'exploitation de la concession.

On a refusé à la compagnie et on l'a empêchée d'acquérir un carreau, sans lequel tous travaux d'exploitation devenaient impraticables.

Le commissaire de l'or a refusé de lui concéder la seule eau disponible pour le lavage, et l'a concédée subséquemment à un autre.

Les fonctionnaires du gouvernement ont permis à des gens du dehors d'empiéter sur cette concession, de l'exploiter et d'y abattre des arbres de haute futaie.

L'ancien ministre de l'Intérieur et le ministre actuel exigent des concessionnaires et de la compagnie, en vertu des règlements qui régularisent les concessions hydrauliques, de dépenser en différents temps de $25,000 à $30,000 et de s'endetter pour un montant équivalent, quand il aurait dû savoir lui et ses fonctionnaires, comme les concessionnaires et tous ceux qui connaissaient cette concession le savaient, que ces dépenses seraient absolument inutiles et sans résultat, comme on a pu s'en convaincre depuis dans le territoire.

Toute insinuation ou assertion est fausse, téméraire et malicieuse qui tend à faire croire que la convention conclue entre la compagnie et ladite société d'avocats ou l'un quelconque de ses membres comportant quelque chose d'inconvenant, ou qu'une tentative a été faite par l'un quelconque des membres de ladite société ou l'un quelconque des actionnaires ou directeurs de ladite compagnie ou par qui que ce soit en leur nom, soit directement, soit indirectement, pour faire subir quelque influence illégitime au ministre ou fonctionnaire du gouvernement à Ottawa ou au Yukon, ou que la compagnie a reçu quelque faveur, exemption ou privilège.

La compagnie a rempli fidèlement et ponctuellement les termes de son contrat et les règlements qui régularisent l'octroi des concessions, et si le ministre de l'Intérieur décide de résilier le bail, nous nous verrons forcés de nous faire dédommager par les tribunaux, pour ce que nous considérons être un tort grave.

C. C. RAY,
E. H. BRONSON.

Ottawa, 2 avril 1906.

Que dit cette déclaration ? Elle dit absolument le contraire de ce qu'à affirmé l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Elle est la contradiction franche et nette des insinuations qu'il a lancées. Elle réduit à néant l'insinuation tendant à faire croire que moyennant finance mon associé à Dawson, M. McDougall et moi avons obtenu du Gouvernement des privilèges auxquels les concessionnaires n'avaient pas droit. Tout au contraire c'est après que nous fûmes intéressés à cette concession que l'honorable ministre de l'Intérieur d'alors (M. Sifton), frappa de nullité l'exemption qui avait existé jusque là. Les concessionnaires avaient été exemptés depuis deux ou trois ans de faire des travaux hydrauliques. En 1902, lorsque fut constituée la nouvelle compagnie, l'honorable ministre de l'Intérieur révoqua ce privilège et força les concessionnaires à faire leurs travaux de représentation annuels. Ils dépensèrent en conséquence de $20,000 à $30,000 sur ces travaux,

qui ne leur rapportèrent pas un sou. Le ministre lui-même, les fonctionnaires du ministère à Ottawa, ceux du Yukon savaient pertinemment que chaque cent dépensé à ces fins était en pure perte. Cependant, à cause des objections soulevées injustement au sujet de cette concession, le ministre força les concessionnaires à s'exécuter. L'honorable député affirme qu'il n'y a pas eu de travaux de faits depuis cette date. S'il s'était donné la peine de consulter le dossier, il y aurait vu que les fonctionnaires font rapport que les travaux ont été exécutés.

M. FOSTER : J'ai dit que jusqu'au 11 novembre, il appert par le rapport de M. Beaudette, qu'aucun travail n'avait été fait et que les choses en étaient encore au même point à la date du 3 janvier 1903.

M. BELCOURT : M. Beaudette a, en effet, fait cette déclaration, mais c'est tard dans l'automne de 1902, que l'exemption dont jouissaient ces concessionnaires de ne pas faire les travaux annuels requis, leur a été enlevée. Les travaux pour l'année suivante ne pouvaient pas être commencés avant le printemps. Au mois de janvier 1903, M. Beaudette fit rapport qu'aucuns travaux n'avaient été faits, mais si l'honorable député (M. Foster) veut se donner la peine de se rendre au bureau du ministère, il constatera que pour l'exercice 1902-1903, les travaux ont été faits à l'entière satisfaction des fonctionnaires. Il verra aussi les certificats annuels constatant que les travaux mentionnés dans la déclaration ont été exécutés tous les ans. La part que j'ai prise à cette affaire ne consistait pas du tout à exercer une pression quelconque sur le ministre. Mon associé à Dawson, et moi, étions les avocats de ces concessionnaires, mais nous n'avons rien eu à faire avec l'obtention de la concession ; d'ailleurs nous n'avons su qu'une concession avait été accordée que deux ou trois ans après. Ces concessionnaires nous ont demandé d'être leurs avocats et nous leur avons donné nos services professionnels dans des causes dans lesquelles des sommes considérables étaient en jeu. M. McDougall et moi nous étions engagés à surveiller les intérêts de cette compagnie à Dawson et à Ottawa. Nous avons offert gratuitement nos services professionnels. Pour un dixième de ces actions qui n'ont aucune valeur aujourd'hui, et dont nous ne pouvions, dès cette époque, soupçonner la valeur, nous avons consenti à renoncer à un mémoire de frais élevé et à donner nos services gratuitement à l'avenir, à Ottawa et à Dawson, et c'est ce que nous avons fait.

C'est commettre une insinuation injustifiable et malveillante que de dire qu'il y a quelque chose d'irrégulier dans cette affaire. Mais cette attaque ne me surprend pas. Il y a quelque temps on m'avait laissé entendre que si je ne me prêtais pas à un règlement de cette poursuite de M. Tyrrell contre la compagnie de laquelle il réclame environ $42,000, il serait fait de ces lettres l'usage qu'on en a fait ce soir, et l'on m'attaquerait dans les journaux et devant la Chambre. M. McDougall, de Dawson, a même beaucoup insité, afin de m'épargner les ennuis qu'il prévoyait, pour me faire consentir à un règlement et à faire payer M. Tyrrell.

M. FOSTER : Comme ce que l'honorable député vient de dire prête à équivoque, il me permettra de lui dire que M. Tyrrell et moi ne nous sommes jamais rencontrés ; je n'ai jamais reçu de lettre ni communication quelconque de M. Tyrrell et il n'en a pas reçu de moi.

M. BELCOURT: Je n'ai pas voulu laisser entendre que l'avertissement que j'ai reçu venait de l'honorable député. C'est M. McDougall, lui-même, qui m'a mis sur mes gardes et qui m'a laissé entendre que si M. Tyrrell ne recevait pas $42,000, cette accusation serait portée contre moi ; il me conseillait de régler l'affaire, car il prévoyait qu'une discussion de cette nature me causerait des ennuis. J'ai répondu que je ne ferais rien pour amener un règlement et que je ne voulais plus me mêler de cette affaire. Le procès suivit son cours. Le 7 mars il était fini et c'est le 9 mars que ces attaques commencèrent contre moi.

J'ai refusé de travailler à un règlement parce que je considérais que ce serait céder à l'intimidation et encourager une tentative de chantage. Je répète que je n'ai rien fait dont j'aie à rougir et à faire des excuses; je me suis tenu strictement dans les limites de la réserve que m'imposaient mes devoirs d'avocat et ma qualité de membre de cette Chambre. Je n'ai jamais cherché à exercer une pression illégitime sur le ministre et cela ressort du fait que cette compagnie n'a obtenu aucune faveur, et qu'au contraire elle se plaint d'avoir été gênée et entravée à chaque instant.

Nous savons pourquoi les fonctionnaires du département ont agi ainsi. Tout le monde sait que ces concessions dans le Yukon ont continuellement été en butte aux attaques.

Celle dont je suis victime ce soir, ne vise pas tant ma personne que la concession elle-même ; il s'agit de lancer de la boue sur les concessionnaires dans l'espérance qu'on forcera peut-être le Gouvernement à retirer la concession. Je ne me suppose pas assez d'importance pour croire que c'est à moi qu'on en veut. L'attaque est dirigée contre la concession ; c'est elle qu'on veut atteindre. Il est vrai qu'on se bat sur mon dos et qu'on cherche à me salir, mais c'est parce que cela fait partie du plan de campagne.

L'attaque a été préparée de longue main, car je répète que j'en ai été averti ; mais je n'ai pas voulu accepter les conditions que l'on posait, pour la prévenir. Je n'attache pas beaucoup d'importance au " Daily

News" du Yukon, que je ne considère pas comme un journal sérieux. Je n'attache guère plus d'importance au "World" du Yukon, mais on aimera peut-être à connaître ce que le "World" pense du journal que l'honorable député (M. Foster) a cité avec tant de profusion, et de son rédacteur. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je vais citer à mon tour ce que disait le "World" du Yukon, le 11 mars :

La même vieille histoire de concession, racontée de la même manière.

Le "Daily News", de Dawson, n'est pas heureux dans sa manière de traiter les questions dans lesquelles de grandes compagnies sont intéressées.

On se rappelle qu'il y a quelques années, le "Daily News" combattait la concession Bronson et Ray.

De fait, tout le monde combattait tout ce qui ressemblait à une concession.

A cette époque, on prétendit que le rédacteur chercha à obtenir quelque chose de la compagnie en échange de son silence.

Il s'agit du rédacteur du "Daily News" le journal dans lequel l'honorable député (M. Foster) puise ses inspirations.

Ce temps est passé et cet incident est clos. Mais, une fois encore, le "Daily News" s'attaque à la concession Bronson et Ray. Cette fois, il annonce qu'il est en possession de certains renseignements, qu'il est sur le point de publier certaines informations qui feront tellement tort à la compagnie que la concession sera annulée.

Le "News" peut conduire ses affaires comme il l'entendra, mais tant que le "World" sera sous sa juridiction actuelle, il ne publiera jamais un article disant de quelle manière il se propose de publier—très prochainement— quelque chose qui doit faire un tort considérable à quelque riche compagnie—s'il ne survient rien dans l'intervalle. Une pareille conduite ouvre le pont à toutes les suppositions. Si ceux qui dirigent cette campagne sont sincères, ce sont des maladroits et de piètres administrateurs. Pour le commun des mortels, la publication de pareilles menaces ressemblent à du chantage.

Que c'en soit ou non, la manœuvre ne peut réussir. Il n'existe pas pour le "News" de sources de renseignements auxquelles le "Globe" ne puisse puiser, et le "World" verra à ce que le "News" tienne ses promesses, et s'il survient quelque chose pour interrompre la publication de ces choses qui (au dire du "News") doivent ruiner cette compagnie millionnaire, le "Globe" soulèvera une telle clameur, que le "News" sera connu par tout le pays, pour ce qu'il est.

Autre chose. Quand l'opposition, dans ce pays, combattait cette concession, le "News" s'est tenu à l'écart. Quand il y a eu de réels abus à dénoncer, les mineurs n'ont reçu aucune assistance du "News". Ce n'est que lorsque les clameurs étaient inoffensives que le "News" a élevé la voix. Maintenant que M. McInnes est à Ottawa pour faire des représentations relatives à la concession, maintenant que M. Oliver, le ministre de l'Intérieur, a visité ce pays et a déclaré sans ambage qu'il est décidé à entrer en lice et qu'il a dit ce qu'il entend faire, quel que soit l'octroi du gouvernement, le "News" voudra s'en attribuer le mérite.

M. BELCOURT.

Un mot, maintenant aux hommes d'ici qui sont chargés de l'administration de la concession, en tant que Dawson y est concerné. Ces gens sont des hommes d'affaires habiles ; ils savent aussi bien que nous que le "News" n'instruira pas leur procès, qu'il n'a aucune influence dans la question, que quelque parti qu'il prenne, il ne sera supposé que viser à la sensation ; qu'il passe pour être l'organe des agitateurs qui ont toujours retardé le progrès de ce pays, des gens qui, si on les avait laissé faire, aurait transformé le Yukon en désert.

Et ainsi de suite. Bien que l'honorable député se soit contenté de lancer des insinuations sans fondement et injustifiables auxquelles j'aurais pu me contenter d'opposer un dédaigneux silence, j'ai cru devoir à la Chambre, à ma propre dignité et au soin de mon honneur, de donner les explications qu'on vient d'entendre. J'espère que tout homme impartial et à l'esprit droit qui examinera cette affaire sous son vrai jour, m'exonérera de toute irrégularité, de toute indélicatesse ; j'espère qu'on admettra que je n'ai en rien violé la loi concernant l'indépendance des membres de ce Parlement, et qu'on dira que ma conduite a été celle d'un homme honorable.

Comme je l'ai dit en commençant, je n'ai pas pris la parole pour demander pardon ou offrir des excuses. Je n'ai rien fait dont j'aie à rougir, je ne regrette rien, je n'ai aucune excuse à demander. Je m'en rapporte à l'esprit d'équité de mes collègues et du public, et je leur demande si, non seulement par mes déclarations à moi, mais par celles de personnes dont la parole ne peut pas être mise en doute, je n'ai pas fait bonne justice des attaques injustifiables auxquelles on s'est livré contre moi, ce soir.

M. ALFRED THOMPSON (Territoire du Yukon) : Je n'ai pas l'intention de discuter cette affaire de la concession Bronson et Ray, au même point de vue que l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Belcourt). Il a été question de lui dans les journaux de Dawson, tout le monde peut lire ces journaux et chacun peut en tirer les conclusions qu'il lui plaira. Mais ce n'est pas la tactique que j'entends suivre. Avec la permission de la Chambre, je dirai quelques mots de cette concession à son point de vue historique. Cette question des concessions a toujours été d'un intérêt palpitant au Yukon, et il en sera ainsi, tant que la dernière n'aura pas disparu. Or, de toutes les concessions du Yukon, tant parmi celles qui n'existent plus que parmi celles, nombreuses encore, qui subsistent, la plus odieuse et la plus inique est sans contredit cette concession Bronson et Ray. Cette dernière et plusieurs autres ont été l'objet d'une enquête, par une commission nommée par le Parlement, en 1903, sous le grand sceau de l'Etat. Elle était composée du juge Britton et de M. Benjamin Bell. On peut voir le résultat de cette enquête dans le rapport qui a été déposé sur le bureau de la Cham-

bre; c'est le document parlementaire portant le n° 142. C'est le juge Britton qui présidait la commission, dont les séances ont été tenues dans la ville de Dawson. Au cours de son enquête, il a constaté que cette concession comprenait une étendue de terrain commençant à 2 milles de l'embouchure du creek Bonanza et remontant ce cours d'eau, sur une égale distance ; la concession était faite en faveur de l'honorable M. E. H. Bronson et M. C. C. Ray et était connue sous le nom de concession Bronson et Ray.

Pour mieux faire comprendre à la Chambre la question des concessions au Yukon, permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que lorsque le Gouvernement commença à les accorder, c'était avec l'intention qu'elles seraient exploitées par la méthode hydraulique et sur des terrains qui ne pourraient pas être exploités autrement. C'est à l'aide de cet argument que les concessionnaires obtinrent leurs privilèges et c'est pour cette raison que le Gouvernement accorda les concessions. Je demande à la Chambre de ne pas l'oublier. Maintenant, je citerai la page 21 du rapport du juge Britton, sur la concession Bronson et Ray :

La concession n° 5 comprenant un terrain commençant à environ 2½ milles de l'embouchure du ruisseau Bonanza et remontant le long de ce ruisseau sur la même distance, consentie en faveur de l'honorable M. E. H. Bronson et M. C. C. Ray et connu sous le nom de concession Bronson et Ray.

Cela se passait le 6 mai 1899, et nous sommes aujourd'hui au 10 avril 1906, et durant ces sept longues années, ces "absentee landlords" qui vivent à Ottawa, n'ont pas fait remuer une pelletée de terre sur cette concession. L'honorable député d'Ottawa, ou un membre quelconque de cette Chambre osera-t-il défendre ces concessionnaires et prétendre qu'ils se sont conformés à la loi ? Si quelqu'un ose entreprendre cette tâche, je m'engage à réfuter chacun de ses arguments.

M. BELCOURT : L'honorable député nie-t-il que les fonctionnaires du Gouvernement à Dawson ont certifié, tous les ans, que les concessionnaires avaient exécuté tous les travaux imposés par les règlements ?

M. THOMPSON : Je ne nie pas cela, mais je n'ai qu'à citer le rapport du juge Britton pour prouver que ces travaux n'ont pas été faits. Mon honorable ami confond Bronson et Ray avec la compagnie qui a été formée après 1902. Ceux à qui appartient réellement cette concession, et ceux à qui elle a toujours appartenue sont MM. Bronson et Ray, d'Ottawa.

M. BELCOURT : Avant la formation de la compagnie, les concessionnaires n'avaient-ils pas été exemptés des travaux ?

M. THOMPSON : Parfaitement.

M. BELCOURT : Je ne veux pas embarrasser mon honorable ami, mais voyons ce qui en est. N'est-il pas vrai que depuis, la compagnie a exécuté tous les ans les travaux exigés ?

M. THOMPSON : C'est possible, mais avant cela, les travaux requis n'avaient pas été faits. On n'en avait pas fait suffisamment pour assurer le maintien de la concession.

M. BELCOURT : C'est pendant cette période que les concessionnaires avaient obtenu une exemption. N'ont-ils pas été exemptés pendant un certain nombre d'années ?

M. THOMPSON : Il m'est tout à fait indifférent qu'ils aient été exemptés ou non, du moment que les travaux n'étaient pas exécutés. Mais la question n'est pas là. Cette grande étendue de terrain, dans le plus riche pays que Dieu ait créé, n'avait pas été cédée par le Gouvernement pour le seul prix du loyer. Son intention était que la concession serait exploitée et c'est du défaut d'exploitation que la population du Yukon se plaint.

Le 3 novembre 1889, un bail du terrain tel qu'arpenté contenant les stipulations ordinaires fut consenti en faveur de MM. Bronson et Ray.

Le 15 mars 1900, les locataires obtinrent un nouveau délai pour se conformer aux conditions de la concession. Ils obtinrent ce délai sans avoir eu un sou à dépenser, sans avoir fait un pouce d'ouvrage.

M. BELCOURT : Le juge lui-même a constaté qu'ils avaient obtenu une exemption.

M. THOMPSON : Chaque pied de terrain dans cette concession avait une grande valeur, et dans un temps où les gens venaient de toutes les parties du monde pour chercher des placers, ce district était accaparé par la concession Bronson et Ray, et le public en est encore tenu éloigné. Plus loin M. le juge Britton traite de ce délai accordé aux concessionnaires :

Une stipulation de tous les actes de concessions hydrauliques porte que " le concessionnaire devra, sous un an de la date du bail, avoir suffisamment de machines hydrauliques ou autres en activité sur les lieux, pour pouvoir entreprendre l'exploitation active de sa concession, exploitation qui devra être commencée dans le même délai d'un an ", et qu'ensuite $5,000 devront être dépensés chaque année subséquente.

Je cite toujours le rapport du juge Britton et en voici la conclusion. J'espère que la Chambre y trouvera une réponse suffisante aux remarques de mon honorable ami.

Les dépenses faites pour la construction et l'acquisition d'un fossé ou d'un biez, ou l'établissement d'un réseau de tuyaux pour conduire l'eau à une concession minière, ont généralement été considérées comme répondant aux exigences de l'article 4 de l'acte, et ce fossé, ce coursier et ce réseau de tuyau constituent aussi l'outillage que le concessionnaire est

tenu, en vertu du même article d'installer sur sa concession.

Maintenant, écoutez bien ceci :

Je crois que toutes machines et tous appareils que le concessionnaire installe sur son terrain, pourvu qu'ils lui permettront de "l'exploiter activement", doivent être considérés comme un outillage suffisant, aux termes de l'acte de concession.

Il donne toute la latitude possible pour que les concessionnaires se conforment aux règlements :

Il n'a pas été installé suffisamment de machines hydrauliques ou autres, pendant la première année, sur le terrain concédé à Bronson et Ray, et même à l'heure qu'il est il n'y en a pas assez pour permettre de l'exploiter activement.

Dans ce cas-ci, les conditions de la concession n'ont pas été remplies.

Il a pu y avoir un désistement quant aux conditions autres que celle se rattachant aux travaux de "représentation", dont les concessionnaires furent relevés le 2 juin 1902, comme je le dis plus haut.

Pour prouver qu'il y avait eu tel désistement, il aurait fallu produire un écrit signé par le ministre de l'Intérieur ou revêtu de son autorité, ce qui n'a pas été fait.

C'est cette concession que l'honorable député (M. Belcourt) défend. Or, monsieur l'Orateur, pour tous ceux qui connaissent les circonstances, il n'est pas possible de le défendre. Il est difficile pour moi qui représente un district situé à 5,000 milles de cette Chambre d'expliquer comment se fait l'extraction de l'or dans ce pays, ou de décrire en termes appropriés le tableau qu'a sous les yeux celui qui visite le creek Bonanza, où se trouve cette concession. Tout ce que je puis dire, c'est qu'on ne trouverait rien de semblable sur tout le continent américain. Il faudrait aller en Irlande pour trouver quelque chose qui y ressemble. On a entendu parler des "absentee lords" qui, par héritage ou autrement, sont venus en possession de domaines qu'ils laissent tomber en ruines ou qu'ils convertissent en forêts pour y faire la chasse. C'est exactement ce que nous voyons là-bas. La concession Bronson et Ray n'est qu'une vaste solitude, grâce aux machinations de ces messieurs qui vivent à Ottawa. Je vois avec plaisir qu'à l'avenir le Gouvernement les obligera à exploiter cette propriété ou à y renoncer. Voilà, en peu de mots, l'histoire de la concession Bronson et Ray.

A entendre l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) on pourrait croire qu'il s'agit d'une petite concession, au fond d'un ruisseau, et qui ne gêne personne. Ce n'est pas du tout cela. Elle couvre 2 milles ½ de la partie la plus riche de Bonanza, le plus riche creek de ce continent et même du monde entier, et tout autour, au-dessus, au-dessous, de chaque côté on voit des gens qui travaillent, qui y gagnent leur vie depuis des années, et la concession Bronson et Ray reste inactive et inexploitée, parce que les concessionnaires ne jugent pas à propos d'y faire les travaux nécessaires. Que résulte-t-il de cet état de choses ?

Nous avons pour voisins, dans le Yukon, la plus entreprenante population minière du monde, dans l'Alaska, et grâce à l'accaparement de cette concession, nos mineurs s'en vont chercher des terrains à exploiter aux Etats-Unis.

Pendant les sept longues années que ces concessionnaires ont ainsi détenu ces 2 milles ½ de placers, nos mineurs traversaient la frontière, et mon honorable ami ose prendre la défense de ces concessionnaires. Je lui répète qu'il perd son temps.

Il dit que le bois a été abattu. Je le pense bien. Ils ne se contentent pas de prendre l'or, ils prennent aussi le bois; ils aimeraient peut-être aussi à s'emparer du foin, mais il n'y en a pas une tonne sur toute la concession. Mon honorable ami dit que les concessionnaires n'ont rien fait parce qu'ils n'avaient pas de déversoir. Va-t-on empêcher tout progrès au Yukon, parce que ces messieurs, après avoir obtenu la concession, se sont aperçu qu'ils n'avaient pas de déversoir ? C'est une chose dont ils se seraient assuré avant d'obtenir la concession s'ils avaient eu réellement l'intention de l'exploiter. Ce n'est que plusieurs années plus tard, lorsque des plaintes ont commencé à se faire entendre, qu'on a imaginé cette excuse, qui n'en est pas une.

Pour la population du Yukon, il n'y a pas de politique dans cette question. Elle est au-dessus de tous les partis, et jamais un homme n'a paru dans une réunion publique sans avoir dans son programme un article contre les concessions. Toute la population est intéressée à cette question et les réclamations ne cesseront que lorsque les concessions auront disparu. Mon honorable ami cherche en vain à les défendre ; je sais ce qui en est ; j'ai visité vingt fois la concession Bronson et Ray et j'ai constaté qu'elle était inexploitée et inhabitée, pendant que partout alentour régnait la plus grande activité.

La question n'est pas nouvelle pour nous. Au cours de la dernière session, j'ai eu l'honneur de prendre la parole dans cette Chambre sur les affaires du Yukon, et j'ai insisté sur la nécessité qu'il y avait qu'un membre du cabinet visitât cette partie éloignée du pays. C'est avec un vif plaisir que je fais part à mes collègues que M. le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) est venu nous rendre visite.

En observateur, je ne dirai pas désintéressé, mais étranger, il a tout vu, tout examiné. Il a visité cette concession ; il a vu comment elle avait été administrée, ce qui y a été fait, et depuis ces concessionnaires ne chantent plus sur le même ton. L'honorable ministre les a remis à l'ordre et c'est pourquoi ils se lamentent aujourd'hui ; c'est pourquoi ils nous ont fait entendre ce soir cette défense boiteuse. Ils savent que leurs jours sont comptés.

C'est avec infiniment de plaisir que j'annonce à la Chambre et que j'ai pu annoncer à mes commettants du Yukon, que l'honorable ministre de l'Intérieur a pris les concessionnaires à partie et que leurs concessions leur seront retirées s'ils ne se conforment pas à l'esprit aussi bien qu'à la lettre de la loi. J'ai profité avec plaisir de cette occasion pour exprimer mes vues et celles de mes électeurs, tout en réfutant quelques-uns des arguments de l'honorable député d'Ottawa.

M. A. A. STOCKTON (ville et comté de Saint-Jean) : Monsieur l'Orateur, j'ai suivi avec un vif intérêt la magistrale mise en accusation prononcée par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), et je considère que le principe qu'elle met en jeu est si important que la Chambre ne doit pas la laisser passer sous silence. L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) dit qu'il n'a pas contribué à faire obtenir cette concession. Je ne veux pas blesser mon honorable ami et j'espère que, dans les remarques que je me propose de faire, il ne verra rien dirigé contre lui personnellement. Il s'agit d'un principe qui est au-dessus des personnalités, comme j'aurai l'occasion, dans un instant, de le démontrer. L'honorable député de Toronto-nord n'a pas accusé l'honorable député d'Ottawa d'avoir contribué à faire obtenir cette concession, mais il lui reproche d'avoir contribué à la faire remettre envigueur, après qu'elle fût devenue caduque, suivant les conditions de l'acte de concession.

M. BELCOURT : Mon honorable ami me permet-il de lui demander où il trouve la preuve que la concession a été annulée ?

M. STOCKTON : Je référerai mon honorable ami...

M. BELCOURT : Elle n'a jamais été annulée.

M. STOCKTON : ... au rapport du juge Britton, avant de reprendre mon siège. Dans tous les cas, il y a eu beaucoup de remue-ménage dans le département de l'Intérieur, à propos de la révocation de cette concession. La compagnie a eu recours aux bons offices de l'honorable député pour que le bail ne fut pas annulé, et d'après ce que je comprends, c'est à son intervention que les concessionnaires doivent de n'avoir pas été évincés. N'est-ce pas ce qui a eu lieu?

M. BELCOURT : Non.

M. STOCKTON : Mon honorable ami aura-t-il la complaisance de rétablir les faits?

M. BELCOURT : Voici : la concession a été obtenue en 1898, et peu de temps après, parce qu'il n'y avait pas de déversoir ni d'eau, les concessionnaires furent exemptés des travaux annuels. Le ministre leur accorda cette exemption. En 1902, il la retira et donna avis aux intéressés d'avoir à exploiter la concession. Cette dernière n'a jamais été révoquée. Le département menaça de la révoquer si les travaux n'étaient pas exécutés, mais les travaux furent faits et la concession n'a jamais été annulée.

M. STOCKTON : En d'autres termes, la situation était tellement critique que MM. Bronson et Ray, en désespoir de cause, firent mander l'honorable député d'Ottawa.

M. BELCOURT: Il avait été mandé longtemps avant cela ; il était leur avocat.

M. STOCKTON : D'après cette correspondance, il n'avait pas encore paru en scène. J'ignore à quelle époque mon honorable ami est intervenu, et je m'appuie sur la correspondance qui a été déposée sur le bureau de la Chambre.

M. BELCOURT : L'honorable député me permet-il une remarque?

M. STOCKTON : Certainement.

M. BELCOURT : J'ai été l'avocat de MM. Bronson et Ray, dans différentes affaires, longtemps avant l'obtention de cette concession, et dans cette affaire, ils se sont adressés à moi, comme à leur avocat, absolument comme ils le faisaient dans d'autres affaires, avant et depuis.

M. STOCKTON : Si je comprends bien, l'honorable député dit qu'il était l'avocat de MM. Bronson et Ray dans d'autres affaires, mais qu'il n'a pas été employé pour leur faire obtenir cette concession.

M. BELCOURT : C'est cela.

M. STOCKTON : Il était l'avocat de MM. Bronson et Ray, mais c'est à son insu qu'ils ont obtenu cette concession.

M. BELCOURT : Parfaitement.

M. STOCKTON : Et alors, grâce à certains arrangements pris avec le département, ils furent exemptés de l'obligation d'exécuter certains travaux stipulés dans le bail, et le 2 juin le ministre de l'Intérieur, que cela regarde, les obligea à se conformer aux conditions de la concession, d'après ce que dit le juge Britton. C'est à ce moment que la crise devint aiguë, et ils s'adressèrent, non au ministre intérimaire, mais à mon honorable ami, qui était membre de cette Chambre, le représentant d'Ottawa, et ils s'adressèrent à lui—comme il est dit dans cette correspondance, non parce qu'il était en relation d'affaires professionnelles avec MM. Bronson et Ray, mais parce qu'il avait de l'influence sur le ministre. C'est pour cette raison que les services de l'honorable député ont été retenus. Il prétend aujourd'hui qu'il a pris ce moyen de se faire payer un mémoire de frais.

M. BELCOURT : Je n'ai pas pris ce moyen ; j'ai dit que les actions m'ont été offertes en paiement.

M. STOCKTON : Alors, je vais m'y prendre autrement ; ces clients qui sont, je suppose, en état de payer leurs mémoires de frais, de la manière ordinaire, offrirent à l'honorable député d'Ottawa de le payer en lui cédant un intérêt dans la concession. N'est-ce pas ainsi que les choses se sont passées ? A la suite de cet arrangement, MM. Bronson et Ray cédèrent une partie de leur privilège et une compagnie fut formée dont mon honorable ami est un des forts actionnaires. C'est ainsi que mon honorable ami et son associé possèdent un intérêt de $200,000 dans une compagnie dont le capital-actions est de $1,000,000. J'espère que cette fois, c'est bien cela.

M. BELCOURT : C'est encore inexact.

M. STOCKTON : En quoi ?

M. BELCOURT : Ce n'est pas du tout $200,000, c'est 10 pour 100 de tout le capital-actions de la compagnie qui est de $1,000,000.

M. STOCKTON : Je demande pardon à mon honorable ami de l'erreur que je viens de commettre. J'avais compris que lui et son associé devaient recevoir $100,000 en actions, et qu'il devait y avoir $500,000 en actions dans la caisse de la compagnie. A titre de membre de la compagnie, il aurait eu droit à sa part de dividendes sur ces $500,000, quand ils auraient été payés. Par conséquent, il aurait eu $100,000 en plus les $500,000 d'actions en portefeuille. De la sorte, il a reçu l'équivalent de $100,000 avec la perspective de toucher encore $100,000 si pour un mémoire de frais de $4,000 ou $5,000 les choses tournaient aussi bien qu'il l'espérait.

M. BELCOURT : Mon honorable ami me permet-il de lui faire une offre ?

M. STOCKTON : Certainement.

M. BELCOURT : Qu'il paie ce mémoire de frais de $4,000 ou $5,000, et je lui cède le tout.

M. STOCKTON : Si dans le temps, on lui avait offert $40,000 ou $50,000, il aurait refusé. Les choses n'ont pas tourné aussi bien qu'il espérait, mais cela ne diminue pas la gravité de la faute. Il s'imaginait alors avoir une affaire d'or. Les choses ont tourné autrement, mais cela ne change rien à la question. Voici maintenant ce que dit M. le juge Britton, à la 32e page de son rapport :

Le 13 mars 1900, l'on accorda aux concessionnaires une prorogation de délai pour remplir les conditions de leur concession relativement à la dépense annuelle de $5,000 en travaux miniers, vu que l'exploitation de certains placers dans les limites de leur concession les avait empêchés de procéder activement. Le délai (ainsi prolongé) pour remplir les conditions de la concession expira le 2 juin 1902. Le 11 novembre 1902, l'ingénieur des mines du gouvernement fit rapport qu'aucuns travaux n'avaient été exécutés sur cette concession; qu'aucun ouvrage préparatoire n'y avait été fait, et qu'aucune machine n'y avait été installée. Le 26 juin 1903, le ministère refusa d'accepter la redevance stipulée et un chèque pour $388.50, qui avait été offert en paiement de cette redevance, fut envoyé aux agents des concessionnaires.

A cette date, Bronson et Ray étaient virtuellement évincés et c'est grâce à l'entrée en scène de l'honorable député (M Belcourt) que la concession ne fut pas révoquée. Le rapport ajoute :

D'après les stipulations de l'acte, une dépense d'au moins $5,000 en opérations minières aurait dû être faite entre le 2 juin 1902, date où le délai expirait, et le 2 juin 1903.

Est-ce que ce montant de $5,000 était dépensé à la date du 2 juin 1903 ? Est-ce qu'on s'est mis en règle depuis ? L'honorable député du Yukon (M. Thompson) a affirmé que non.

M. BELCOURT : Je ne l'ai pas entendu nier la chose. Il a déclaré qu'il ne pouvait la démentir.

M. STOCKTON : Démentir quoi ?

M. BELCOURT : Que l'évaluation avait été faite.

M. STOCKTON : L'honorable député (M. Belcourt) affirme-t-il que l'évaluation avait été faite et qu'on a dépensé $5,000 par année ?

M. BELCOURT : Je l'ai déjà dit plus de dix fois dans ce débat.

M. STOCKTON : Depuis cette époque à venir jusqu'aujourd'hui ?

M. BELCOURT : Oui, depuis cette époque à venir jusqu'aujourd'hui.

M. STOCKTON : Mais notre honorable ami (M. Thompson) a dit que cette propriété reste là abandonnée par les propriétaires ; que la chose est devenue un scandale public dans le Yukon ; qu'en restant aux mains des concessionnaires, il en résulte que les prospecteurs sérieux ne peuvent aller sur cette propriété et l'exploiter, et qu'elle est détenue dans un simple but de spéculation par des gens qui n'ont ni leurs intérêts ni leur résidence dans le pays.

Cependant, monsieur l'Orateur, je n'insisterai pas sur ce point. J'espère que je n'ai rien dit de nature à offenser l'honorable député d'Ottawa.

M. BELCOURT : Non ; seulement vous avez, d'une manière très réfléchie, présenté la question sous de fausses couleurs.

Plusieurs VOIX : A l'ordre !

M. STOCKTON : Je prie mes amis de ne pas insister. Je vais arranger cette affaire moi-même avec notre collègue.

Au commencement de son discours, l'honorable député a parlé du maintien de la dignité de la Chambre. J'abonde dans son sens et j'espère qu'au cours du présent débat, il y aura émulation de part et d'autre

pour respecter les traditions et la dignité de cette Chambre, et que nous n'oublierons pas notre commune qualité de membres du Parlement, appelés à discuter une question qui affecte à un haut degré l'honorabilité de la vie publique en ce pays. Mais, monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de demander si un avocat,—un membre de la profession a laquelle j'ai l'honneur d'appartenir—a le droit d'employer les moyens que lui offrent sa position officielle de membre de ce Parlement pour obtenir le paiement d'un mémoire de frais qu'il ne pourrait se faire payer s'il n'était pas membre du Parlement.

Voilà une question qui affecte à un haut degré tous les membres de cette Chambre. Les devoirs d'un membre du Parlement, tels que je les conçois, sont plus élevés que ses simples devoirs d'homme de profession ou d'avocat. Comme homme de profession ou comme avocat, il représente ses propres intérêts et les intérêts de ses clients ; comme membre du Parlement, il représente ici les gens qui l'ont choisi en qualité de mandataire des électeurs, non seulement de son propre collège électoral, mais de toute la confédération canadienne. Nul homme de profession n'a le droit en cette Chambre de se servir de sa qualité de membre du Parlement pour améliorer sa position comme homme de profession ou comme avocat. Je dis donc que la question soumise à la Chambre ce soir comporte un principe d'une importance vitale. Je ne veux faire aucune insinuation contre mon honorable ami le député de la ville d'Ottawa (M. Belcourt) ; je regretterais beaucoup de l'avoir fait; et j'espère que mon honorable ami ne croira pas que je le fais. Mais j'ai entendu dire—c'est plus qu'un bruit qui se répand dans les couloirs de la Chambre—que des membres de la profession que j'exerce se servent de leur qualité de membres du Parlement pour favoriser leurs intérêts pécuniaires. S'il en est ainsi, je dis que cela est dérogatoire à la dignité de la profession que j'exerce et que cela est de nature à abaisser le niveau de la vie publique en ce pays. J'en appelle au premier ministre et je lui demande s'il est convenable que des avocats qui sont membres de cette Chambre pratiquent leur profession devant des comités du Parlement ou se servent de leur influence en cette Chambre de manière à affecter la législation ou l'administration des ministères publics. Cette question n'est pas nouvelle. Elle a été discutée de l'autre côté de l'océan, dans le parlement qui a servi de modèle à tous les autres. Dès 1695, le parlement impérial approuvait ce qui suit :

> Que l'offre d'argent ou d'autres avantages à un membre du parlement pour l'engager à favoriser une affaire quelconque devant être soumise au parlement ou réglée par celui-ci, est un crime et un délit subversif de la constitution anglaise.

Et plus tard, en 1858, ce qui précède a été approuvé par les officiers de la couronne en Angleterre et par le parlement de la mère-patrie dans les termes suivants :

> La Chambre est-elle prête à approuver ce cumul de devoirs professionnels et législatifs de la part de ceux de ses membres qui exercent la profession d'avocat et qui ont été retenus par de simples particuliers pour agir en cette qualité, au cas où ils profiteraient de leur qualité de députés pour faire admettre les réclamations de leurs clients ?

Et cette question a été à l'unanimité résolue dans la négative. J'en appelle à mon très honorable ami, l'homme distingué qui dirige cette Chambre. Je lui demande s'il croit qu'il serait convenable pour moi, en ma qualité de membre du Parlement, d'accepter des honoraires pour favoriser l'adoption d'un bill en cette Chambre ou pour induire le Gouvernement ou tout membre du Gouvernement à faire une certaine chose qui pourrait être faite à cause de mon influence comme membre du Parlement. Je dis que cela serait injuste. Je n'impute aucun blâme à mon honorable ami de la ville d'Ottawa. Je crois que le plus tôt nous aborderons cette question, le plus tôt il sera entendu que les avocats qui siègent en cette Chambre doivent cesser de se charger ici de ces affaires professionnelles, le mieux ce sera pour la dignité de la vie publique au Parlement et dans le pays. Mon honorable ami a donné une explication. Il n'y a aucun doute que mon honorable ami s'est innocemment laissé entraîner dans cette transaction; mais je crois que nous devons examiner cette question au point de vue de l'intérêt du pays, afin que tout avocat, qu'il siège à droite ou à gauche de l'Orateur, comprenne qu'à l'avenir nous ne pourrons plus nous servir de notre qualité de membres du Parlement pour favoriser nos intérêts en notre qualité d'avocats. Je crois donc que cette discussion sera utile, et qu'à partir de ce moment il n'y aura plus de sujet de plainte de ce genre. J'espère que je n'ai rien dit qui soit de nature à blesser les susceptibilités de mon honorable ami de la ville d'Ottawa. J'ai autant de respect pour la noble profession à laquelle nous appartenons tous deux, que peut en avoir mon honorable ami ou tout autre membre de cette Chambre. C'est à cause de mon grand respect pour la profession d'avocat, pour la position de membre du Parlement, pour la nécessité de maintenir la distinction entre les deux qualités, pour la dignité de la vie publique, pour l'indépendance du Parlement et pour l'indépendance de la profession d'avocat, que je plaide ici ce soir, non seulement pour la profession dont je suis l'un des membres, mais pour la qualité de membre du Parlement, afin qu'aucun membre du Parlement, qu'aucun membre de la Chambre ne se serve de son influence auprès d'un ministre de la couronne, ou auprès du Gouvernement dans le but d'obtenir des concessions qu'il ne pourrait peut-être pas obtenir s'il n'était pas partisan du gouvernement du jour.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, je n'étais malheureusement pas présent en cette Chambre lorsque cette question a été soulevée à huit heures, ayant été forcément retenu ailleurs. En conséquence, je me trouve pris un peu au dépourvu pour traiter la question actuellement soumise à la Chambre. De fait, je crois que je me serais abstenu de parler sans l'appel qui m'a été fait par mon honorable ami de Saint-Jean (M. Stockton) lequel a exprimé des sentiments que je partage en entier. Les principes de la constitution britannique sous ce rapport sont bien connus ; les règlements sont également bien connus ; mais il est possible que les règlements soient oubliés en cette Chambre comme en d'autres chambres. Dans tous les cas, je crois qu'il ne résulterait rien de bon du fait que l'un ou l'autre des deux partis en cette Chambre commencerait à jeter la pierre à ses adversaires, au sujet de la question de savoir qui a péché sous ce rapport. Je suis heureux de rappeler immédiatement à la Chambre que mon honorable ami ne s'est pas montré personnel dans les remarques qu'il vient de faire. Il a dit et répété qu'il ne voulait rien dire d'offensant à l'adresse de l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt). Il a posé des principes que nous acceptons tous, je crois.

Il y a eu en cette Chambre et ailleurs des rumeurs à l'effet que des membres du Parlement qui exercent la profession d'avocat ont profité de leur position de membres du Parlement pour faire valoir les réclamations de leurs clients. J'ignore si ces rumeurs sont fondées ou non ; mais, qu'elles le soient ou non, je crois que nous admettrons tous que la réputation du parlement canadien doit être comme celle de la femme de César, au-dessus de tout soupçon ; et c'est précisément pour cela que le ministre de la Justice, conformément à la recommandation faite à la dernière session par l'honorable chef de l'opposition a présenté un bill, qui est maintenant devant l'un des comités de cette Chambre, dans le but de régler cette même question. Il sera peut-être difficile de tracer une ligne de démarcation indiquant exactement où les droits d'un membre du Parlement finissent et où commencent les droits d'un avocat ; mais je suis d'accord avec mon honorable ami lorsqu'il dit que c'est là une question dont nous devons nous occuper, et au sujet de laquelle nous devrions établir une règle bien définie qui serait promulguée soit par un statut soit par une résolution de cette Chambre, qui servirait de modèle et de guide à chaque député et sur laquelle tout député aurait le droit d'attirer l'attention du Parlement s'il arrivait jamais qu'elle fut violée.

Pour en revenir au point en litige, je me bornerai à répéter que je regrette de ne pas avoir entendu le discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui a soulevé la question. Ce n'est que d'après ce que j'ai entendu depuis mon arrivée ici que j'ai pu me faire une idée de la nature de l'accusation. Si j'ai bien compris, elle est à l'effet que les concessions hydrauliques, comme on les nomme, dans le Yukon, au lieu d'être un avantage, ont été plutôt un inconvénient, et qu'elles devraient être désapprouvées et discontinuées. Il faut se rappeler dans quelles conditions se trouvait le Yukon lorsque notre attention a d'abord été appelée sur cette contrée. En 1897, lorsqu'on y a découvert de l'or, ce pays était très éloigné de tous les centres de civilisation. Il se trouvait à cinq mille milles de cette ville comme l'a dit il y a un instant mon honorable ami du Yukon. Nous étions très peu renseignés sur les conditions de la région, mais après quelques mois nous apprîmes que, bien que l'or y fut abondant, l'eau y était très rare. Après quelques mois d'expérience, nous apprîmes aussi que sans eau il était presque impossible de fouiller le sol pour y trouver de l'or. Il y avait là deux espèces de mineurs. Il y avait le mineur individuel, le mineur de placer, qui, à l'aide du pic, de la pelle et de la bassine, ramassait tout l'or qu'il pouvait produire de grands résultats. Il était évident qu ele mineur des placers, avec son pic, sa pelle et sa bassine, ne pouvait tout au plus qu'effleurer la surface du sol et ne pouvait extraire le dixième de la richesse contenue dans les mines. Le Gouvernement en arriva donc à la conclusion qu'il devait donner des concessions hydrauliques, c'est-à-dire des concessions faites à des capitalistes qui devaient entreprendre d'installer un outillage hydraulique et se procurer l'eau nécessaire à ce mode d'exploitation dont l'efficacité était reconnue. Ce programme a été suivi durant plusieurs années, et je crois qu'il était très sage. Chacun admettra que s'il eut été mis à exécution tel qu'il avait été conçu cela eut été très avantageux pour le Yukon. Je puis invoquer le témoignage de l'honorable député du Yukon.

Un grand nombre de concessions ont été accordées et le nombre des concessionnaires est très grand. Il y a des concessionnaires qui se sont conformés aux conditions de leur contrat, qui ont installé un outillage hydraulique, et dont les efforts ont activé le développement de la région. Malheureusement, il y en a d'autres, et ils sont de beaucoup plus nombreux, qui ont obtenu des concessions et qui ont négligé de se conformer aux conditions de leur contrat. Ils ont peut-être fait quelque chose ; ils se sont peut-être conformés à la lettre de leur contrat, mais ils ont omis de faire la chose essentielle : ils n'ont pas installé l'outillage hydraulique pour recueillir l'eau et amener l'or à la surface. Cela dure depuis quelques années. Il y a deux ou trois ans, il y a eu des plaintes en cette Chambre et nous avons en conséquence cru qu'il serait à propos de faire

une enquête. Nous avons nommé une commission présidée par le juge Britton. Je me rappelle très bien que cette mesure prise par nous a été fortement critiquée par les honorables membres de la gauche. Toutefois, ils sont obligés de reconnaître maintenant que cette mesure était sage et très avantageuse, et que la commission a fait son travail d'une façon très satisfaisante. Son rapport est signé par le juge Britton seulement, vu que les autres commissaires sont morts avant l'achèvement du travail. Ce rapport est devant la Chambre, et je crois qu'il contient un exposé exact des conditions qui existent dans cette partie du pays. Ce rapport est devant la Chambre, et je crois qu'il contient un exposé exact des conditions qui existent dans cette partie du pays. Ce rapport était entre nos mains durant un certain temps et nous l'avions étudié à fond, lorsqu'un changement s'est produit dans le ministère de l'Intérieur. M. Sifton, ci-devant ministre de l'Intérieur a démissionné, et le ministre actuel (M. Oliver) a été appelé à lui succéder. Il a cru devoir, tout d'abord, aller au Yukon et étudier sur les lieux les besoins des habitants de cette région. Il a passé là quelques semaines l'été dernier et il y est retourné l'automne dernier. Il s'est beaucoup occupé de mettre à exécution les idées qui l'ont frappé durant ses courtes visites, et je pourrais peut-être dire à la Chambre quel est le programme qu'il m'a communiqué à ce sujet. Le voici : Pour le moment, la meilleure chose à faire est de donner au mineur individuel toutes les facilités possibles. Comme je l'ai dit, certains concessionnaires ont noblement rempli leur tâche et ont installé un outillage très coûteux pour recueillir et distribuer l'eau. Ceux-là devraient avoir la protection du Gouvernement. Mais, si j'ai bien compris mon collègue, il est d'avis que l'on devrait annuler le plus tôt possible toutes les concessions dans les cas où les concessionnaires n'ont pas installé l'outillage qu'ils étaient tenus d'installer. C'est là la grande question au moment actuel, et telle est la politique que le Gouvernement entend suivre afin de rendre au Yukon la justice que ses habitants réclament et à laquelle ils ont droit.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je suis quelque peu surpris de ce que le très honorable premier ministre n'ait pas demandé à son honorable collègue le ministre des Douanes (M. Paterson) de déclarer franchement et ouvertement quel est le véritable programme du Gouvernement au sujet des députés qui se permettent ce qu'il a qualifié d'abus de leur position, car le ministre des Douanes est resté assis à son siège et a entendu chaque mot de la discussion. En conséquence, il est en mesure de donner une décision sur les faits tels qu'il les a entendu raconter. Ce n'est pas la faute de l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) s'il s'est livré à cette pratique, et si cette pratique est condamnable.

C'est la faute du Gouvernement, parce que le gouvernement actuel a encouragé cette pratique depuis dix ans. Le très honorable ministre a parlé de rumeurs, mais il n'a pas entendu, il y a cinq ou six ans, des membres de la gauche accuser un membre de la droite d'être ouvertement un avocat payé pour son éloquence en cette Chambre. Quelle a été la réponse ? Une salve d'applaudissements tout le long des banquettes ministérielles et dirigée par les ministres eux-mêmes, comme si cela eut été précisément ce qu'il était convenable de faire. A maintes reprises ces accusations ont été portées en cette Chambre et le Gouvernement n'a rien fait. Le très honorable ministre dit que la gauche ne devrait pas jeter la pierre. Eh ! bien, le parti conservateur a été au pouvoir pendant dix-huit ans, et ni le premier ministre ni aucun membre de son cabinet ne peuvent citer un seul cas, sous le régime conservateur qui ressemble à celui qui nous a été soumis ce soir. On parle de rumeurs, mais il y a eu des accusations formelles, et les députés contre lesquels ces accusations ont été portées ont dit carrément que les membres de la gauche n'avaient aucune affaire à s'informer de leur conduite. L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) dit : Pourquoi ne portez-vous pas une accusation contre moi ? Mais, nul membre de cette Chambre ne peut porter une accusation contre lui si tous les faits sont vrais, parce qu'ils ne constituent pas du tout une violation de l'indépendence du Parlement.

Il n'a pas été l'employé du Gouvernement et n'a pas reçu d'honoraires du Gouvernement. Cela aurait été une violation de l'Acte concernant l'indépendance du Parlement. Mais, comme nous le prétendons, ceci est un cas de grapillage ou quel que soit le nom que vous vouliez lui donner, qui se pratique en ce pays depuis dix ans. Non-seulement de simples députés y ont pris part, mais même des ministres de la couronne et des hommes haut-placés. Et tant que le Gouvernement encouragera les députés à participer à ces transactions, comme il l'a fait depuis nombre d'années, cette pratique continuera en pleine vigueur. Il est vrai que le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) a rédigé un bill à ce sujet, mais je crois qu'il n'aurait jamais présenté un pareil bill si le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) n'eut menacé d'en présenter un lui-même. Je ne m'en prendrai pas à l'honorable député d'Ottawa en particulier, pour s'être livré à une pratique approuvée par les ministres. Les faits sont évidents. Il a soumis une déclaration signée par MM. Bronson et Ray, lesquels, tout le monde l'admettra avec lui, sont des hommes de réputation en cette ville. Mais je crois qu'ils ont donné à cette transaction une interprétation que ne comportent guère les lettres produites en cour. Si je comprends bien, leur déclaration est à l'effet que la société

Belcourt et McDougall, dont l'honorable député d'Ottawa est l'un des associés, en considération de certains services d'avocat qu'elle devait exécuter et qu'elle a exécutés, doit recevoir pour $100,000 valant d'actions de la compagnie. Je crois que cela est exact. Je veux m'accorder avec l'honorable député quant aux faits. Les lettres mentionnent ce fait. Ecrivant à M. Ray, M. Tyrrell, l'une des parties, dit :

En ce qui concerne l'intérêt détenu par Belcourt et McDougall, je n'ai pas d'objection à ce qu'ils reçoivent les actions qu'il est convenu de leur livrer pourvu que cela soit fait d'une manière régulière, mais je m'oppose à ce qu'ils les reçoivent sans qu'ils y ait une entente bien définie quant aux services qu'ils doivent nous rendre en retour.

Cette lettre est datée du 9 février 1904, et elle a été écrite à Dawson.

Maintenant, voyons quelques autres lettres. Mon honorable ami (M. Belcourt) ne nie pas avoir fait quelques affaires pour ces messieurs, mais il a déclaré qu'il ne s'était entremis à ce sujet avec le département de l'Intérieur que de la façon la plus ordinaire et la plus légitime. Voyons comment cela est établi par ses lettres. En voici une :

M. Ray et M. Bronson sont tous deux fort ennuyés à ce sujet, et ils m'ont demandé d'arranger cela avec le ministre, et c'est ce que je m'efforce de fare.

Voici une autre lettre, datée du 2 juillet 1902, de M. Ray à M. Tyrrell :

Si nous gardons cette concession, nous le devrons à notre avocat qui remue ciel et terre pour nous aider. J'espère que vous accepterez l'arangement que nous nous proposons de conclure avec Belcourt et McDougall. Il n'y a pas autre chose à faire si nous voulons garder la concession, et si nous ne le pouvons pas nous ne perdons rien en intéressant ces messieurs dans notre affaire.

Cela ne nous semble-t-il pas vraiment sortir de l'ordinaire ? Cette lettre est pour le moins étrange. On y voit que la compagnie s'était résolue à tenter quelque chose de désespéré. On lit encore dans cette même lettre du 2 juillet :

Nous avons vu qu'il fallait nous hâter si nous voulions garder notre concession. Après en avoir délibéré, nous décidâmes de nous adresser à MM. Belcourt et McDougall, tant pour obtenir la concession que pour l'exploiter ou la mettre en vente plus tard pour le cas où nous réussirions à la garder.

Est-ce là une lettre qu'on peut qualifier d'ordinaire ? On y voit au contraire des indices frappants d'une sorte d'entente entre un homme d'affaires surveillant de près ses intérêts et un membre du Parlement jouissant d'une grande influence auprès du département de l'Intérieur. Cela saute aux yeux. Que voyons-nous encore dans cette lettre de M. Ray à M. Tyrrell ? Il parle de ce qu'il faut faire :

D'après nos arrangements avec Belcourt et McDougall, ils doivent nous donner gratuitement leurs services professionnels ainsi que vous-même, et, de leur côté, M. Ray et M. Bronson feront tout ce qu'ils pourront durant la session.

Il n'y a pas là un seul mot pouvant se rapporter à des services déjà rendus. On ne parle que des services qui devront être rendus. S'il s'agit de services passés. Je vous référerai à la lettre publiée dans le " News", où l'on voit qu'un des membres de la société Belcourt-McDougall avait une créance de $600. Je désire maintenant attirer tout particulièrement l'attention de la Chambre sur cette lettre écrite par M. Ray :

Ainsi que vous pourrez le voir par le mémorandum Belcourt, la société Belcourt et McDougall, M. Ray et M. Bronson devront recevoir chacun $100,000 d'actions libérées de la compagnie.

Il y a un autre point soulevé par M. Ray, dans cette lettre du 2 juillet 1902, au sujet de la rémunération destinée à MM. Belcourt et McDougall. Une lettre a été écrite le même jour par le représentant d'Ottawa (M. Belcourt) à M. Tyrrell, pour lui faire remarquer que " M. Bronson et M. Ray devront recevoir chacun $150,000 d'actions, et vous-même $100,000 ". Mais il n'y a pas là un seul mot pouvant indiquer que MM. Belcourt et McDougall recevront un seul dollar. Pourquoi a-t-on supprimé cela ? N'y a-t-il pas là la preuve que M. Belcourt ne voulait pas que M. Tyrrell pût produire l'un de ces jours la preuve écrite qu'il devait recevoir ces actions ? N'est-ce pas là la conclusion à laquelle il faut arriver ?

M. BELCOURT : Le montant des actions est indiqué dans l'original, et l'omission n'apparaît que dans le texte imprimé. Si mon honorable ami veut bien lire les autres lettres, il verra qu'il en est bien ainsi.

M. BENNETT : Je vois qu'une lettre venant de M. Ray spécifie expressément que la rémunération Belcourt et McDougall devra être de $100,000. Mais la lettre signée N. A. Belcourt, et adressée à M. Tyrrell, ne souffle pas un mot de la chose.

M. BELCOURT : Je le répète, cette omission doit être survenue au cours de l'impression.

M. BENNETT : Alors, qu'on produise la lettre originale, ou la copie du livre de lettres. Mais ce qui nous fait croire que la lettre parue dans les journaux nous paraît confirmer tout cela, c'est la déclaration de l'honorable député d'Ottawa que $500,000 d'actions devront rester dans le trésor, car si la lettre originale dit que $100,000 seront la part de Belcourt et McDougall, il ne resterait plus alors $500,000 dans le trésor. Mon honorable ami soutient, à ce qu'il m'a semblé comprendre, qu'on ne saurait faire un crime à un membre du Parlement de s'entremettre pour appuyer des revendications dans cette Chambre. Il a déjà affirmé que cela était parfaitement légitime, et son at-

titude, loin d'être répudiée par aucun ministre, a été au contraire soutenue par les deux ministres et par tous les membres de la droite. Mais, monsieur l'Orateur, il y a encore d'autres preuves. Si mon honorable ami (M. Belcourt) croyait qu'il pouvait, en toute légitimité, accepter pour lui et son associé $100,000 d'actions, pourquoi a-t-il dû inscrire ses actions au nom de Thomas Ahearn d'Ottawa ?

M. BELCOURT : La réponse que j'ai à donner ici est la même que celle que j'ai déjà formulée, quand a paru l'article dans les journaux, c'est que tout cela est un mensonge éhonté.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

M. BENNETT : Quelques-uns de ces honorables messieurs de la droite applaudissent. Je crois qu'ils sont comme les éditeurs du " Globe ", c'est-à-dire parfaitement disposés à applaudir toutes les actions de ce Gouvernement.

M. SPROULE : Je viens invoquer le règlement. Je désirerais savoir s'il n'est pas contraire à tous les usages parlementaires de qualifier de " mensonge éhonté " une déclaration quelconque faite par un membre de cette Chambre.

M. l'ORATEUR : Je crois que cette expression devrait être retirée, car elle n'est pas parlementaire.

M. BELCOURT : Je me vois forcé d'obéir et je retire le mot " éhonté ".

M. BENNETT : Je ne m'en suis pas formalisé. Si j'ai bien compris mon honorable ami, il dit que le rapport du journal est exact.

M. BELCOURT : Je dis qu'on n'a jamais inscrit au nom de M. Ahearn une seule action de moi ou de M. McDougall. Je ne suis porteur d'aucun titre, et M. McDougall ne l'est pas non plus. Nous n'avons jamais reçu une seule action, des $100,000 d'actions qui nous ont été promises.

M. BENNETT : Je vais lire le rapport de journal qui a été produit en cour à Dawson-City :

Ottawa, 6 octobre 1902.

Concession hydraulique de la rivière Bonanza.

Mon cher Frank,—Nous avons eu, la semaine dernière, plusieurs entretiens avec M. J. W. Tyrrell, au sujet des intérêts de son frère dans cette compagnie, et tout s'est très bien arrangé. Aujourd'hui, nous avons eu une réunion des actionnaires et des directeurs, et on a élu comme directeurs de la compagnie MM. C. C. Ray, E. H. Bronson, L. Crannell, T. Ahearn et J. W. Tyrrell.

Eh bien, consultez, si vous voulez, tous les dossiers, et vous pourrez constater que le nom d'Ahearn n'a jamais été mentionné avant l'apparition de cette lettre.

M. BELCOURT : Laissez-moi expliquer tout cela. D'après la loi régissant les compagnies à fonds social, il faut les noms de cinq personnes pour obtenir la patente, et les cinq personnes dont on vient de nous donner les noms sont celles mêmes qui ont ici fait la demande. Ces cinq noms étaient ceux des directeurs provisoires, et, ainsi qu'il a été énoncé, ces cinq directeurs ont souscrit chacun pour une action.

M. BENNETT : Voilà qui est parfaitement net. Chacun sait que les lois de la province d'Ontario exigent la production de cinq noms. Les cinq noms sont bien là, et chacun se demandera pour quelle raison le député d'Ottawa n'était pas un des cinq.

M. BELCOURT : La raison est bien simple. Le député d'Ottawa n'agissait ici qu'en qualité d'avocat, avec son associé.

M. BENNETT : Le député d'Ottawa doit savoir pourtant, aussi bien que moi, que cela ne constituait pas un empêchement.

M. BELCOURT : Mon honorable ami et ceux qui l'ont précédé ont mis tout en œuvre pour essayer de démontrer que la place des avocats n'est pas dans les antichambres des ministères. Cependant, voici qu'on trouve étrange qu'aucun nom d'avocat ne paraît parmi les noms de ceux qui ont fait cette demande.

M. BENNETT : Lisons encore un peu plus loin :

La moitié du capital, c'est-à-dire $500,000, le reste des actions et l'autre moitié seront réparties comme suit : $200,000 à MM. Ray et Bronson, $100,000 à Tyrrell, et $100,000 à Ahearn, en votre nom et au mien.

N'est-ce pas là une réponse satisfaisante ? Combien regrettable, en vérité, de ne pas avoir ici meilleure mémoire !

Une VOIX : Qui a signé cette lettre ?

M. BELCOURT : Je le répète encore, tout cela est faux.

M. BENNETT : Eh bien, mon honorable ami se trompe s'il croit qu'il peut nier avoir écrit cette lettre, et qu'il n'y a aucune pièce de ce genre dans le " Weekly News " de Dawson.

M. BELCOURT : Je n'ai jamais écrit que les $100,000 d'actions avaient été assignées à Ahearn ou à aucun autre pour le compte de Belcourt et McDougall. Voilà ce que je nie.

M. BENNETT (lisant) :

$100,000 à Ahearn, en votre nom et au mien.

Cela faisait partie de la répartition des actions. Un peu plus loin, il dit :

Nous sommes d'avis que la concession est d'une grande valeur.

M. BELCOURT : Je désire ajouter qu'à venir jusqu'à présent il n'y a pas eu une seule action émise pour le compte de M.

McDougall ou de moi-même, ou allouée à M. McDougall ou à moi, soit conjointement ou de toute autre manière. Jusqu'à présent, je ne détiens absolument rien des titres de cette compagnie.

M. BENNETT : Ces lettres sont répandues par tous les journaux. Dans cette lettre même, il annonce à son associé et copartenaire :

$100,000 d'actions doivent être délivrées à Ahearn, en votre nom et au mien.

Je m'attends maintenant à ce que, demain même, on lise dans le " Globe " que l'honorable député de Toronto-nord et moi-même, et l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) nous avons pris plaisir à calomnier ces honorables membres de la droite. Eh bien, tant que ces messieurs jugeront bon d'être mêlés à des affaires de ce genre, ils devront s'attendre à être tancés d'importance pour cela. Je crois que l'honorable député de Saint-Jean. . .

M. BELCOURT : Je crois que vous feriez tout aussi bien de ne pas mêler le député de Saint-Jean à toute cette affaire, bornez-vous à vous-même et au député de Toronto-nord.

M. BENNETT : Voici les faits tels qu'ils ont été rapportés, et ce cas a eu assez de notoriété depuis plusieurs mois. La chose est bien connue de ces honorables messieurs de la droite, et je tiens à dire que bien que mon honorable ami ait été applaudi par plusieurs de ses amis, il n'a pas reçu les applaudissements de tous les membres de la droite. Je crois savoir que parmi un bon nombre des membres de la droite, on éprouve du mécontentement et du dégoût à voir ce pillage du trésor public, et ceux-là ne sont pas loin de penser que, comme membres du Parlement, ils devraient, pour peu qu'ils aient à cœur de remplir leur mandat, s'élever au-dessus de mesquines considérations de parti. Je dis que ce sentiment est partagé par une majorité de ces honorables messieurs de la droite. Le sentiment de dégoût qu'inspire des actions de ce genre, ne se borne pas seulement à la gauche de cette Chambre. Les membres de l'opposition peuvent très bien supporter les sarcasmes de ces honorables messieurs de la droite qui ont applaudi de semblables actions, et je présume que ces derniers ne doivent que regretter qu'ils n'aient pas eu les mêmes occasions de pécule. L'autre jour, j'ai été attaqué pour avoir fait connaître un autre cas, où un député d'Ottawa était concerné, et quel en a été le résultat ? Hier même, le " Globe " de Toronto me lança toute une colonne d'invectives à la face.

Eh bien ! je dois remercier le " Globe " pour cette excellente réclame. Autant que ces attaques puissent me concerner, je n'en suis pas du tout ennuyé, et je ne devais pas m'attendre à autre chose. L'éditeur du " Globe " est un hypocrite fieffé et je ne dois pas m'attendre à autre chose de sa part. J'ai consulté le dossier de cet homme, et qu'y vois-je ? Que s'est-il passé à Toronto, avant les dernières élections générales ? Le gouvernement Ross, qui marchait à sa ruine, jugea bon de faire appel à tous ses partisans, pour les rassembler en une sorte de solennel conclave. Ils se réunirent à Toronto, pour y examiner le dossier judiciaire, si lourdement chargé, qui avait contribué à maintenir ce gouvernement au pouvoir. Qu'arriva-t-il ? Un membre du clergé, venant du Sault Sainte-Marie, se leva pour dénoncer les actes des partisans du gouvernement, qui avaient juré d'assurer à tout prix son retour au pouvoir. Un citoyen éminent de Toronto, M. R. C. Steele, s'exprima comme suit :

Certains actes ont été commis au nom des libéraux qui sont une véritable honte pour le Canada.

L'élément respectable était en majorité dans cette convention, et on eût dit qu'il pouvait être pris un vote censurant le gouvernement Ross. De quoi s'avisa-t-on alors ? Ni plus ni moins que de faire appel à l'éditeur du " Globe ", et ce digne homme prononça alors un discours qui sauva la situation. Voici comment il s'exprima :

Il était prêt, disait-il, à passer l'éponge sur la page la plus lourdement chargée du dossier libéral, et à mettre tout en œuvre pour ramener Ross au pouvoir avec une plus forte majorité que jamais, même celle que l'argent pourrait acheter.

Cet homme si dévoué ne put pas alors s'empêcher de parler de ce que l'argent pouvait faire. Eh bien ! monsieur l'Orateur, quand il s'agit d'un homme comme celui-là, qui, alors qu'il s'aperçoit qu'une assemblée de gens respectables et honnêtes veut combattre la corruption politique au Canada, déclare sans vergogne qu'il est prêt à passer l'éponge sur la page la plus lourdement chargée du dossier libéral, je puis sans crainte supporter tous les sarcasmes et toutes les attaques d'un semblable individu. Le " Globe " sera certes bien mal avisé de chercher à atténuer des actes de ce genre, et je suppose qu'il va venir au secours de l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt).

M. BELCOURT : Oh ! non pas nécessairement.

M. BENNETT : Mon honorable ami pense peut-être qu'il n'a commis là qu'une peccadille et que le " Globe " ne se dérangera pas pour si peu. Je puis cependant assurer à ces honorables messieurs de la droite que, si criminels que puissent être certains actes, on peut être certain de l'appui du "Globe " du moment que ces actes auront été commis dans l'intérêt du parti libéral. Le parti libéral ne saurait se passer de l'appui du " Globe ", parce que sans cela il pourrait être sûr de subir le même sort que le gouvernement Ross dans Ontario. Mais tant que des abus semblables à celui dont je

vous, ai entretenus aujourd'hui pourront être commis impunément au Canada ; tant qu'il suffira de faire croire à notre population que, si mal étayées que puissent être certaines réclamations, il suffira, quand on ne pourra pas les exposer en plein jour de s'aboucher avec un membre éminent de cette Chambre, de l'intéresser dans l'affaire avec un ministre de la couronne, et de lui payer une grasse rémunération, pour que tout se termine au gré des intéressés ; tant, dis-je, que de semblables choses pourront se passer dans le pays et tant que je ferai partie de cette Chambre, et quelle que soit la personne visée, je dénoncerai de semblables actes dans toutes les occasions et à tous les endroits, où il me sera possible de le faire.

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

## DISCUSSION DES SUBSIDES.

Accise—Appointements des fonctionnaires, etc., pour pourvoir aux augmentations se rattachant aux résultats des examens d'accise, $300,574.75.

L'honorable M. W. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Ce crédit indique une augmentation pour l'année d'environ $14,877, constituée entièrement par les augmentations statutaires des fonctionnaires du département.

M. J. D. REID : La loi du service civil exige que tous les fonctionnaires de l'accise subissent les examens requis par la loi, et on ne peut faire de nominations à ces emplois à moins que les candidats n'aient passé les examens. Nous avons un fonctionnaire de l'accise à Prescott, et je remarque que le prédécesseur du ministre actuel a nommé des fonctionnaires qui n'avaient pas passé leurs examens. Trois ont été nommés sans avoir subi d'examens ; ils sont restés en fonction et y resteront toujours probablement, à moins que le département n'en ordonne autrement. Je constate le même état de choses à Vancouver, à Winnipeg, à Saint-Jean et dans d'autres endroits, où il y a plusieurs sous-percepteurs et commis temporaires. Il y a dans le comté que je représente des jeunes gens capables qui ont pris la peine de passer les examens du service civil, mais on a mis en jeu des influences, et on a réussi à faire nommer, comme employés temporaires, des personnes qui n'avaient pas subi les examens, ne pouvaient pas les subir ou n'en ont jamais eu l'intention. C'est là, je crois, une très grande injustice, et je voudrais savoir si c'est la politique que le ministre actuel entend suivre, et quelle décision il se propose de prendre au sujet de ces employés temporaires ?

M. TEMPLEMAN : La politique du département est de ne pas nommer à des emplois des personnes qui n'ont pas passé leurs examens. Il est nécessaire quelquefois de nommer des employés temporaires sous la condition expresse qu'ils passeront leurs examens dès qu'ils le pourront. Quelquefois ils ne réussissent pas dans leurs examens, et on leur accorde un nouveau délai. C'est mon intention de continuer la politique que le département a suivie dans le passé à ce sujet. Des employés nommés il y a six mois et qui n'ont pas réussi dans leurs examens ont été renvoyés du service et d'autres qui avaient subi un examen ont été mis à leur place.

M. J. D. REID : Je sais personnellement que des hommes possédant toutes les qualités nécessaires pour remplir ces emplois, des hommes qui ont satisfait aux examens du service civil, qui sont des partisans du Gouvernement, restent sans emploi parce qu'ils n'ont pas l'influence suffisante, tandis que l'on nomme des personnes incapables. Il y a dans mon comté des employés qui n'ont pas subi d'examens, et il y a longtemps qu'ils ne sont plus en état d'en subir.

M. TEMPLEMAN : L'honorable député approuverait-il leur renvoi ? Peut-il me donner leurs noms ?

M. J. D. REID : J'approuverai le renvoi de tout homme qui n'est pas apte à remplir sa charge. Ces employés sont supposés avoir passé un examen, et n'en ayant pas passé, ils ne sont pas compétents. Je dis que le Gouvernement devrait nommer à leur place des personnes qui ont passé leurs examens et qui sont compétentes. On se sert de subterfuge pour violer la loi non seulement dans mon comté, mais ailleurs. Pour éluder la loi on nomme des sous-percepteurs qui remplissent les devoirs de préposés à l'accise. Ces fonctionnaires n'ont pas passé d'examens et sont incapables d'en subir. Le ministre croit-il que ce soit juste?

M. TEMPLEMAN : L'honorable député n'a pas le droit de dire que nous éludons la loi ; les sous-percepteurs sont nommés en conformité de la loi.

M. J. D. REID : J'ai entendu votre prédécesseur au Revenu de l'intérieur nous dire déjà que pour remplir les devoirs d'un surveillant de distillerie, le candidat doit avoir passé les examens du service civil, et qu'un sous-percepteur ne peut être nommé à tel emploi que temporairement jusqu'à ce qu'un préposé à l'accise soit nommé.

M. TEMPLEMAN : On m'informe que l'on ne met pas de fonctionnaire de ce genre dans une distillerie, bien qu'il puisse faire la besogne d'un préposé.

M. J. D. REID : Est-ce qu'une brasserie n'est pas sous ce rapport la même chose qu'une distillerie ?

M. TEMPLEMAN : Non.

M. J. D. REID : Est-ce qu'un sous-percepteur de 3e classe qui n'a pas passé ses examens est apte aux fonctions d'employé de

l'accise ayant la surveillance d'une brasserie.

M. TEMPLEMAN : On m'informe que par l'expérience une personne peut acquérir les connaissances nécessaires pour remplir cette charge.

M. J. D. REID : Alors à quoi bon les examens du service civil lorsque vous pouvez nommer des persones qui ne les ont pas passés et qui n'ont que l'influence politique en leur faveur ?

M. TEMPLEMAN : La loi du service civil dit que les sous-percepteurs et les agents du service de surveillance peuvent être nommés sans examens, et sans tenir compte des règles de la promotion.

M. J. D. REID : Est-ce qu'un sous-percepteur de 3e classe est apte aux fonctions d'employé de l'accise ?

M. BRODEUR : Il n'y a pas de sous-percepteurs de 3e classe ; il y a des sous-percepteurs de la classe A et de la classe B.

M. J. D. REID : Je comprends parfaitement que le ministre actuel du Revenu de l'intérieur ne peut avoir encore que bien peu d'expérience dans son département, mais je demanderai à l'ex-ministre (M. Brodeur), qui a eu une longue expérience du département, et qui aussi l'a très bien administré, je pourrais ajouter, je lui demanderai, dis-je, si un sous-percepteur de la classe B, possède les connaissances suffisantes pour qu'on lui confie la surveillance d'une brasserie ?

M. BRODEUR : Je n'ai aucune objection à faire connaître mon opinion sur la question des examens. Il y a deux sortes de sous-percepteurs. Ceux de la classe A et ceux de la classe B. Les sous-percepteurs de ces deux classes sont tenus en vertu de la loi de passer un examen. Mon honorable ami dit que les autres fonctionnaires de l'accise employés à un poste, sont tenus par la loi de passer un examen. Je dois lui dire qu'à cet égard il est complètement dans l'erreur ; il n'y a rien à cet effet dans la loi du service civil.

M. J. D. REID : Est-ce que la loi n'exige pas qu'un fonctionnaire préposé à la surveillance d'une brasserie ou d'une distillerie, ait passé auparavant un examen ?

M. BRODEUR : Je dois rappeler à mon honorable ami la déclaration qu'il a faite que nous avions nommé environ cinquante percepteurs de la classe B, qui n'avaient pas passé d'examens. Je crois qu'il se trompe. Je suis bien certain de n'avoir jamais nommé aucune personne comme sous-percepteur de classe B, et de lui avoir donné la charge d'un employé de l'accise, sans exiger préalablement qu'il passe un examen. J'ai toujours exigé que cet employé passât un examen, bien que nous ayons le droit en vertu de la loi de nommer des sous-percepteurs de la classe B, sans exiger qu'ils passent des examens; parce que je crois que ce serait une injustice à faire aux autres employés remplissant les mêmes fonctions, et qui ont passé des examens afin d'obtenir leur promotion et l'augmentation de traitement, si la même loi n'était pas appliquée à tous. Sous ce rapport je m'accorde avec mon honorable ami et j'ai été très surpris de l'entendre dire que j'avais nommé à Prescott, un sous-percepteur de la classe B, qui n'avait pas passé d'examen. Si mon honorable ami veut me donner le nom de l'employé en question je ferai des recherches.

M. J. D. REID : Si je comprends bien la loi du service civil, un homme qui a été nommé sous-percepteur de la classe B, ne peut pas exercer les fonctions d'un employé de l'accise préposé à la garde d'une distillerie ou d'une brasserie à moins qu'il n'ait passé un examen. Je puis cependant faire savoir à l'honorable ministre que dans la ville de Prescott, il y a un sous-percepteur de la classe B, qui est préposé à la surveillance d'une brasserie et qui n'a pas subi d'examen ; et cet état de choses dure déjà depuis quelque temps.

M. BRODEUR : Cette nomination n'a pas été faite de mon temps.

M. J. D. REID : Je ne dis pas que cette nomination a été faite par l'honorable ministre, mais cet employé a continué à exercer ses fonctions pendant que l'honorable ministre était à la tête du département du Revenu de l'intérieur, mon honorable ami a par conséquent pris la responsabilité de ce que son prédécesseur avait fait. Si cet état de choses est possible, il y a là une injustice à l'égard de ceux qui ont passé les examens du service civil. La loi du service civil a été violée dans presque tous les districts du Revenu de l'intérieur de la province d'Ontario. L'honorable ministre sait qu'il y a plusieurs autres employés remplissant les fonctions d'agents temporaires de l'accise qui ont été nommés, lorsqu'il était à la tête du département, sans qu'ils eussent passé d'examens et bien qu'il y eut dans le comté des personnes très capables et toutes dévouées au parti libéral, qui avaient passé leurs examens, qui demandaient cet emploi, et qui auraient pu le remplir avec honneur pour elles-mêmes et à la satisfaction du département. Mais pour une raison ou pour une autre le ministre a nommé des gens qui n'ont jamais passé d'examens et n'en passeront jamais. Je voudrais que le ministre nous dise s'il est juste d'ignorer des personnes qui se sont mises en état de remplir ces emplois, et qui sont de plus des amis du Gouvernement. Dans mon comté, la loi du service civil est violée de la façon la plus monstrueuse, et ces violations ont eu lieu lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries était à la tête du

Revenu de l'intérieur, et il en a ainsi assumé la responsabilité.

M. DANIEL : Il y a un point sur lequel je désire appeler l'attention de l'honorable ministre, c'est la diminution considérable de plus de $450,000 dans les chiffres du revenu de l'accise. Je remarque que l'auditeur général a appelé l'attention du Gouvernement sur cette diminution et en a demandé l'explication. On lui a fait réponse que l'accise avait reçu, cette année, moins de marchandises destinées à la consommation, que l'année précédente. Cette réponse ne le satisfait pas cependant, et il demanda un relevé des inspections faites dans les différents bureaux. Je ne puis voir aucune part qu'il ait reçu une réponse à cette demande. Il a donné comme exemple le bureau de Montréal où le tiers du revenu de l'accise est perçu, et qui n'a pas été inspecté depuis cinq ans. Je vois qu'il y a d'autres endroits qui ont été inspectés, quelques-uns à deux années d'intervalle, quelques-uns annuellement, et d'autres deux fois par année, tandis qu'à Montréal il n'y a pas eu d'inspection depuis cinq ans.

M. TEMPLEMAN : L'explication de la diminution du revenu est très simple, et on la trouvera dans une lettre du secrétaire du département, M. Himsworth, qui remplissait alors les fonctions de sous-ministre. Il n'y a eu de diminution que pendant le mois de février. Pendant toute l'année il y a eu une augmentation marquée, et cette augmentation se continue depuis que nous sommes entrés dans le nouvel exercice.

M. MONK : Il me semble presque incroyable que le bureau du revenu à Montréal n'ait pas été inspecté depuis cinq ans. Est-ce qu'il n'y a pas de règlement obligeant à faire une inspection régulière des bureaux ?

M. TEMPLEMAN : La loi ne fixe pas d'intervalle entre chaque inspection. Les inspections peuvent être faites en tout temps et quelquefois très fréquemment. On m'informe que le district de Montréal est si grand qu'un inspecteur a beaucoup de difficulté à le parcourir et à faire des inspections aussi fréquemment qu'on pourrait l'espérer. Les inspections sont faites par les percepteurs et sous-percepteurs qui font rapport.

M. MONK : On dit souvent au dehors, que si un comité composé de quatre ou cinq personnes bien versées dans les affaires, faisait un examen des départements, il y trouverait beaucoup de choses à réformer. Il me semble que le fait de ne pas avoir inspecté depuis cinq ans un bureau comme celui de Montréal indique de la part du département des méthodes bien négligentes.

Sir WILFRID LAURIER : Cela indique une grande confiance dans le district de Montréal.

M. MONK : Je ne sais pas si cette confiance est bien justifiée, dans tous les cas ce n'est pas une excuse. Je désire renouveler la protestation que je fais depuis dix ans concernant le service civil. Tous les ans nous entendons dire que la loi du service civil n'est pas observée. On nomme des personnes qui n'ont jamais passé d'examen et auxquelles on ne demande jamais d'en passer. Je viens justement d'entendre le ministre du Revenu de l'intérieur nous déclarer de la manière la plus claire que l'on a nommé dans ce département des personnes auxquelles l'on n'a demandé qu'au bout d'un certain temps à passer un examen, et qu'elles en ont été absolument incapables. L'application de la loi du service civil devient démoralisante. Aux Etats-Unis, depuis le commencement de l'administration du président Cleveland, on a réussi, bien qu'avec de grandes difficultés, à améliorer le service civil. Nos voisins ont mis leur service civil dans un état de stabilité qui donne aux employés l'assurance qu'ils ne seront pas destitués lorsqu'il y a un changement de gouvernement. Ils ont décidé aussi que les candidats aux emplois publics devraient subir des examens. Ainsi que j'ai déjà eu occasion de le dire dans cette Chambre auparavant, les Etats-Unis ont fait des progrès admirables. Nous, nous allons à reculons, à tel point que dans les grands centres comme Montréal et Toronto, les jeunes aspirants au service civil disent qu'il est inutile pour eux de passer des examens, parce que l'on nomme aux emplois, de préférence à eux, des gens qui n'ont jamais passé d'examens. Ce soir on nous demande de voter une augmentation de crédit de $14,000, et sur quoi repose cette augmentation ? Sur le résultat d'un examen de l'accise. Le ministre et son prédécesseur ont admis que des nominations avaient été faites sans exiger, de la part des candidats, des certificats d'examen du service civil. Je crois que mon honorable ami, le nouveau ministre du Revenu de l'intérieur, devrait, avant que nous votions ce crédit, faire connaître à la Chambre quel est son sentiment sur cette question très importante. Continuera-t-il le système suivi par son prédécesseur et par d'autres membres du Gouvernement, et nommera-t-il à des emplois des personnes qui ne se sont pas conformées à la loi, et les maintiendra-t-il dans leur emploi jusqu'à ce qu'elles s'y soient conformées, ou observera t-il strictement la loi et s'efforcerait-il d'améliorer de quelque manière notre service civil, comme on le fait aux Etats-Unis ?

M. TEMPLEMAN : La politique du département, ainsi que je l'ai dit, n'est pas de nommer aux emplois aucunes personnes tant qu'elles n'ont pas passé d'examens. Naturellement, on nomme quelquefois à des emplois temporaires des personnes qui n'ont pas passé d'examens ; mais dans ces circonstances, nous imposons la condition que ces employés devront passer un examen à la première occasion qui se présentera. Mais lorsque cet employé temporaire ne réussit pas dans son examen, on le renvoie du ser-

vice, et je crois que cette conduite du département lui mérite des éloges et non pas du blâme. La politique du département, lorsqu'il nomme à des emplois temporaires des personnes qui n'ont pas passé d'examens, est d'exiger qu'elles en passent plus tard, et alors elles seront nommées à titre permanent. Au sujet de cette augmentation de $14,000 dans les crédits, naturellement, elle ne couvre pas seulement les neuf mois pour lesquels nous votons le budget actuel, mais les douze mois entiers de l'exercice 1906-1907. Cette augmentation est due aux augmentations statutaires des employés du Gouvernement. Ces augmentations sont inévitables. On a fait très peu d'augmentations dans la classe B, la seule catégorie d'employés qui est exempte par la loi de passer des examens. Cette politique sera continuée dans l'avenir. Je puis dire à mon honorable ami (M. Monk) que mon prédécesseur s'est efforcé d'appliquer plus strictement la règle concernant les examens, et que même dans la classe B, où les examens ne sont pas nécessaires, il a nommé bien peu d'employés qui n'avaient pas passé leurs examens. Je serai heureux de marcher sur les traces de mon prédécesseur à cet égard, et si je puis faire mieux encore qu'il a fait, je le ferai certainement.

M. MONK : Depuis que je fais partie de la Chambre, j'ai entendu presque tous les ministres nous répéter cette déclaration toute clichée sur leur politique administrative.

M. TEMPLEMAN : Je ne l'ai jamais entendue.

M. MONK : Je suis très surpris de voir que l'honorable ministre (M. Templeman), adopte non seulement la politique contenue dans la déclaration, mais sa forme même. Je ne veux pas faire perdre de temps au comité, mais je ferai simplement remarquer que mon honorable ami a déclaré que dans l'administration de son département, il se propose de violer la loi dans l'avenir comme elle l'a été dans le passé, et qu'il n'y a pas de perspective qu'il fasse aucune démarche ayant pour but de réformer le service civil.

M. TEMPLEMAN : Je ne sais pas quelles peuvent êtres ces paroles que j'aurais prononcées qui justifient l'honorable député de dire que je veux continuer à violer la loi.

M. MONK : L'honorable ministre nous a dit qu'il ferait de son mieux, lorsqu'il aurait nommé des personnes qui n'ont pas subi d'examen, pour les engager à en subir. Il aura beaucoup de difficultés à faire accepter cette politique, car ces employés ne se soumettront à la loi que s'ils n'ont pas assez d'influence politique pour s'y soustraire. Nous n'aurons pas de réforme sous ce rapport, tant qu'il n'y aura pas dans le Gouvernement un homme du caractère de M. Cleveland, pour entreprendre sérieusement la réforme du service civil.

M. TEMPLEMAN : Mon honorable ami (M. Monk), sait que personne ne fait partie du service civil tant que son emploi n'est pas permanent. Pour être nommé à titre permanent il faut avoir passé les examens du service civil. Il est vrai que nous avons certains engagés, certains employés temporaires qui ne font pas partie du service civil et n'ont pas subi d'examens. Mais la politique du département, comme je l'ai dit, est de les encourager à subir des examens et j'espère continuer la politique de mon prédécesseur sous ce rapport. C'est une bonne politique. Nous ne violons pas la loi en la poursuivant.

M. MONK : Ceux d'entre nous qui étaient dans cette Chambre avant que mon honorable ami (M. Templeman) y entrât, se rappelleront avoir souvent entendu cet argument. Mon honorable ami connaît le proverbe français, " Rien ne dure comme le provisoire ". L'honorable ministre se justifie en disant : Nous ne nommons pas ces employés à titre permanent, car la loi le défend ; nous les nommons temporairement. C'est là observer la lettre de la loi mais en violer l'esprit. Bien que mon honorable ami ne soit pas depuis bien longtemps à la tête du département, il a contracté les habitudes de son prédécesseur, et nous avons maintenant sa promesse qu'il va continuer les mêmes méthodes.

M. BLAIN : Combien y a-t-il de ces fonctionnaires temporaires à l'emploi de l'Etat ?

M. MONK : La moitié.

M. TEMPLEMAN : On m'informe qu'il y en a environ 60 sur 400.

M. BLAIN : Depuis combien de temps ces fonctionnaires ont-ils été à l'emploi de l'Etat sans subir d'examens ?

M. TEMPLEMAN : Pendant deux ou trois ans ; peut-être quelques-uns y sont-ils depuis plus longtemps que cela, mais on peut dire en moyenne depuis deux années.

M. DANIEL : Je veux rappeler à la mémoire de l'honorable ministre ce qu'il vient de nous dire, savoir : que le revenu n'a diminué que pendant le mois de février, et que, pour l'année dernière entière, il y a une bonne augmentation. Or, s'il veut référer à la page K—25, où est donné le revenu de l'accise pour toute l'année, il y trouvera une diminution de $371,428. Je ne vois pas comment le ministre peut concilier sa déclaration avec les chiffres du rapport de l'auditeur général.

M. TEMPLEMAN : Les chiffres que l'on vient de me remettre m'obligent à rectifier ce que j'ai dit. Le revenu de l'accise, pendant l'exercice 1902-1903, a été de $11,900,000 en chiffres ronds, pour l'exercice 1903-1904 $12,393,000 ; pour l'exercice 1904-1905 $12,521,000. Cela montre une augmentation considérable dans l'exercice 1903-

1904, comparé à l'exercice 1904-1905 et 1903-1904. Les renseignements que j'ai me permettent de dire que le revenu augmente très rapidement depuis la fin du dernier exercice financier, et nous nous attendons qu'à la fin de l'exercice en cours il sera plus grand qu'il ne l'a jamais été.

M. DANIEL : Je ne sais pas où l'honorable ministre prend ces chiffres, mais ce ne sont pas certainement ceux que je trouve dans le rapport imprimé déposé sur le bureau de la Chambre, et qui porte les recettes de l'accise pour l'exercice 1903-1904, à la somme de $12,890,382. Pour l'année 1904-1905 le revenu est porté à $12,518,954, ce qui montre une diminution dans les recettes de $371,422. Voilà les chiffres que l'on donne au Parlement comme étant exacts et je présume qu'ils le sont.

M. TEMPLEMAN : C'est le revenu tel que publié dans le Livre bleu du département.

M. SPROULE : J'ai ce Livre bleu et je ne vois pas qu'il s'accorde avec ces déclarations. Si vous consultez le document parlementaire n° 12 vous trouverez que les recettes de l'accise de 1901 sont de $10,423,865; pour 1892, $11,257,485; pour 1903, $12,190,123; pour 1904, $13,126,596; pour 1905, $12,769,691.

M. BRODEUR : Où l'honorable député prend-il ces chiffres-là ?

M. SPROULE : Dans le rapport du département du Revenu intérieur pour l'année 1905, document dans lequel le sous-ministre fait rapport au ministre à la page IX, en chiffres romains, démontrant l'augmentation du revenu pour les exercices clos le 30 juin depuis 1901 jusqu'à 1905, et au bas de cette page on donne la diminution dans le dernier exercice, comme étant de $388,140.

M. TEMPLEMAN : Mon honorable ami verra que le sous-ministre fait rapport que les chiffres qu'il a lus montrent l'augmentation de revenu pour ces années-là. Les chiffres que j'ai donnés montrent le revenu total qui a été perçu.

M. SPROULE : Quelle est la différence entre le revenu total et le revenu réel ?

M. TEMPLEMAN : L'un est dû et l'autre est perçu. Les chiffres que j'ai donnés sont ceux du revenu pendant l'année.

M. BLAIN : Quelle est la somme due et qui n'est pas encore perçue, et quelles en sont les raisons ?

M. TEMPLEMAN : Il peut arriver qu'à la fin de l'exercice financier un revenu soit dû et qui ne sera payé que dans l'exercice suivant, et c'est ce qui fait la différence dans les chiffres.

M. DANIEL : L'honorable ministre prétend-il que les chiffres du rapport de l'auditeur général sont simplement les chiffres du revenu qui est dû, et de l'argent qui n'a pas été payé ? Je crois plutôt que c'est le contraire, c'est-à-dire qu'il est tout probable que le rapport de l'auditeur général donne seulement le chiffre exact de l'argent perçu et payé.

M. TEMPLEMAN : Si l'honorable député veut lire à la page 9 du rapport du département pour l'année 1905, il verra que le revenu constaté est de $2,714,991 pour le dernier exercice financier. Il verra de plus que cette somme de $198,082.84, est un remboursement qui en est déduit, ce qui laisse comme revenu réel, la somme que j'ai donnée de $12,521,108. Cela met les deux tableaux d'accord.

M. DANIEL : Les remboursements et les remises sont déduits dans le rapport de l'auditeur général.

M. BICKERDIKE : Le ministre peut-il nous laisser savoir si l'on va construire pour l'accise à Montréal un édifice plus commode et plus convenable que la vieille masure que nous avons à présent ? La grande métropole commerciale du Canada doit certainement mériter mieux que cela. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), a, je crois, promis que l'on ferait quelque chose avant cette session. L'édifice actuel est réellement une honte pour la grande métropole commerciale du Canada.

M. BRODEUR : L'année dernière le Parlement a voté une certaine somme pour construire un nouvel édifice ou agrandir l'édifice actuel. Le plan du département était d'ajouter une aile qui s'étendrait sur le square appelé place Royale. Le département des Travaux publics a écrit aux autorités de Montréal et ce n'est que ce matin, après plusieurs mois d'attente, qu'on a reçu une lettre de Montréal, demandant un plan de l'édifice que nous aurions l'intention de construire à cet endroit.

M. MONK : Si le Gouvernement s'était occupé plus activement de cette question, après avoir obtenu le crédit du Parlement, et s'il n'avait pas attendu qu'il eût reçu une lettre de la ville, les remarques de l'honorable député de la division Saint-Laurent auraient eu un résultat avant aujourd'hui.

M. BRODEUR : Mon honorable ami n'est pas absolument juste lorsqu'il dit que nous n'avons pas poussé la question. Le ministre des Travaux publics a, à ma demande, écrit plusieurs fois à la ville de Montréal. Cette question a d'abord été soumise à la commission des chemins, et ensuite à une autre commission, et j'ai reçu ce matin une coupure de journal disant que la question était examinée par un comité qui avait décidé de demander plus de renseignements au ministre des Travaux publics ou à moi-même. J'ai reçu ce matin une lettre du secrétaire de la municipalité me demandant

des renseignements que j'ai prié le département des Travaux publics de fournir.

M. MONK : Mon honorable ami découvrira que la cause réelle du retard dépend du fait qu'un groupe de propriétaires de biens-fonds aux alentours de la place Royale ne voulaient pas que la ville donnât au gouvernement le titre et l'usage de l'espace vacant. C'est ce qui a causé du retard, et si le Gouvernement se décide à agir avec promptitude comme il le devrait, la question sera bientôt réglée.

Timbres pour le tabac canadien et le tabac importé, $26,000.

M. MONK : Dans le département du Revenu de l'intérieur, au moins sous l'administration du prédécesseur de mon honorable ami, lorsqu'un député proposait résolument une réforme, cette réforme était généralement faite avant que celui qui l'avait proposée eut eu le temps d'en retirer de la gloire.

M. TEMPLEMAN : Je l'aurai peut-être pour moi.

M. MONK : Je me souviens qu'en une certaine occasion, au sujet d'un trust du tabac; je donnai à mon honorable ami (M. Brodeur) l'avis ordinaire que deux ou trois jours plus tard je saisirais la Chambre de la question. Le jour nommé, avant que j'eusse le temps de me lever, l'honorable ministre déposa un projet de loi ayant pour but de remédier à l'abus que je me proposais de signaler à la Chambre. Je ne sais pas si mon honorable ami se propose de suivre les mêmes méthodes, mais je voudrais appeler son attention sur un autre abus, et il est possible qu'avant que je propose son abolition, mon honorable ami (M. Templeman) suivra l'exemple de l'honorable ministre qui l'a précédé, et corrigera l'abus lui-même. Je veux parler des timbres sur le tabac canadien. Ceux qui dans la province de Québec et dans l'Ontario s'intéressent à la culture du tabac n'ont cessé de répéter au Gouvernement qu'au nombre des moyens propres à encourager la production et la consommation du tabac canadien, un des principaux serait l'abolition de la différence des couleurs dans les timbres. Cette réforme a été demandée par tous les corps publics de la province de Québec qui s'intéressent à la culture du tabac. Elle a été demandée aussi dans tous les districts du Canada, où l'on cultive le tabac en quantités assez fortes. Un changement est nécessaire aujourd'hui tout autant qu'il y a deux ans, et je demanderai au ministre si c'est la politique du Gouvernement d'abolir la différence dans la couleur des timbres. Mon honorable ami sait que les timbres qui sont apposés sur le tabac importé, ne sont pas de la même couleur que les timbres apposés sur le tabac canadien pur ou mélangé. Maintes et maintes fois on a demandé au Gouvernement d'abolir cette différence. Je crois que la demande est raisonnable. Mon honorable ami (M. Brodeur) connait les raisons qui ont été données dans le mémoire présenté au Gouvernement sur ce sujet. Je ne veux pas entrer dans le détail de la question pour le moment, mais je crois que nous avons le droit de savoir du ministre, avant que nous votions ce crédit, si la politique du Gouvernement est d'abolir cette distinction dans les couleurs et si un bill à cet effet sera soumis à la Chambre pendant la présente session.

M. BRODEUR : Si la Chambre me permet de répondre à mon honorable ami (M. Monk), je dirai que la question est venue plusieurs fois devant la commission du tarif. A Montréal, quelques personnes ont demandé que la différence dans les couleurs soit abolie, tandis que des fabricants de cigares ont demandé qu'il ne soit pas fait de changement. A Hamilton, à London et à Toronto on a protesté avec force contre tout changement, tandis qu'à Windsor on s'est prononcé en faveur. La Chambre voit par là que les opinions sont partagées. Pour pouvoir changer la couleur des timbres il faudrait faire un changement dans le tarif, et la question du tarif a été remise à la prochaine session.

M. MONK : Pourquoi est-il nécessaire de changer le tarif pour pouvoir changer la couleur des timbres ?

M. BRODEUR : Les droits diffèrent suivant la qualité de chaque tabac, et en conséquence, l'on est obligé de se servir de timbres de couleur différente. Le tabac venant d'être rangé porte un timbre bleu, le tabac fabriqué avec la feuille récoltée au pays porte un timbre noir, le tabac moins étranger et moitié canadien porte un timbre rose, et le tabac canadien un timbre vert. Les droits imposés sur ces différents tabacs varient suivant leur qualité. Si un manufacturier qui fabrique du tabac étranger avait le droit de se servir d'un timbre vert, il pourrait frauder le département en payant le taux le moins élevé. Lorsque nous étudierons la question du tarif ce sera le temps alors de considérer si nous devons continuer ou changer les couleurs actuelles des timbres.

M. ZIMMERMAN : Les manufacturiers de cigares à Hamilton considèrent cette question comme très sérieuse et les cigariers sont aussi d'avis que si la couleur du timbre est changée, cela aura pour effet une dépréciation considérable dans le prix des cigares de meilleure qualité, de sorte que les manufacturiers, pour se dédommager de la perte qu'ils subiraient, seraient obligés d'abaisser les salaires de leurs employés. Les cigariers s'opposent très fortement à cette proposition et le Gouvernement devra étudier sérieusement la question avant de faire aucun changement.

M. MONK : Il y a plusieurs années que le Gouvernement étudie la question, et la réponse qu'a donnée l'honorable ministre (M. Brodeur) me paraît être tout simplement une tentative de la renvoyer aux calendres grecques. Il n'y a aucun doute que l'honorable ministre (M. Brodeur) a été mal informé par les fonctionnaires de l'accise qui lui ont dit qu'un changement dans la couleur des timbres ne pouvait se faire qu'en même temps qu'un changement dans le tarif. Il découvre qu'il est très facile pour l'administration de changer la couleur du timbre sans modifier le tarif. Il est impossible de découvrir comment un changement dans le tarif ferait une différence dans les droits qui sont purement des droits d'accise. L'honorable député d'Hamilton (M. Zimmerman) représente les vues de ceux qui importent du tabac étranger, dont l'objet est de déprécier par tous les moyens possibles le tabac canadien. Je ne crois pas que l'on fabrique présentement des cigares faits exclusivement de tabac canadien. On a fait des efforts en ce sens dans la province de Québec, mais je ne crois pas que l'on ait réussi dans cette industrie. Les producteurs de tabac canadien demandent tout simplement qu'il n'y pas de distinction dans la couleur du timbre, afin que leur produit puisse être jugé d'après ses mérites seulement. L'administration aide à la dépréciation du tabac canadien en maintenant cette distinction injuste dans la couleur des timbres. Devons-nous comprendre par ce que nous a dit l'honorable ministre (M. Brodeur) que cette question si longtemps pendante sera décidée à la session prochaine ?

M. BRODEUR : Elle sera décidée en même temps que la question de tarif. L'honorable député (M. Monk) dit qu'il n'y aura pas de danger pour le revenu, si l'on se sert d'une seule couleur dans les timbres. Mais supposons que du tabac manufacturé à Montréal soit envoyé dans un entrepôt dans l'Ouest, comment pourrait-on savoir là-bas quelle taxe il faut payer sur ce tabac ?

M. MONK : Si le tabac en feuille est manufacturé en entrepôt, les timbres ne sont apposés qu'après que les droits d'accise ont été payés.

M. BRODEUR: D'après la loi telle qu'elle est aujourd'hui, le seul moyen que nous avons de savoir que le tabac a payé les droits justes réside dans la différence de la couleur des timbres. Cela est dans l'intérêt du revenu.

M. MONK : Mon honorable ami dit qu'il faut conserver la différence dans la couleur des timbres parce qu'autrement l'administration ne pourrait pas savoir si les droits ont été payés.

M. BRODEUR : On m'informe que tant que l'on maintiendra les différentes qualités de tabac, telles qu'elles sont aujourd'hui, le changement dans la couleur des timbres causerait une grande perte au Trésor.

M. SPROULE : Ne serait-il pas aussi bien d'estamper sur les colis le nom du pays d'où vient le tabac ?

M. BRODEUR : Cela ne pourrait se faire parce que les manufacturiers pourraient se servir du tabac canadien à la place du tabac étranger. J'ai étudié la question très à fond, et le fait que mon honorable ami adopte l'argument opposé à celui de l'honorable député de Jacques-Cartier, montre comment il est difficile d'administrer le département de l'accise dans les conditions dans lesquelles les droits sont fixés aujourd'hui.

M. MONK : Je crois que mon honorable ami de Grey-est a raison, je suis très certain que si vous soumettiez la question aux intéressés, ils diraient qu'ils préfèrent avoir les timbres de couleur uniforme, et que le tabac soit marqué " Canadien " ou " importé."

M. BRODEUR : Il n'y a pas un cultivateur dans les comtés de Jacques-Cartier ou de Montcalm qui accepterait la proposition de mon honorable ami de mettre le mot " Canadien " sur son tabac.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que l'on pourrait se tromper en mettant les étiquettes sur le tabac. Ne pourrait-on pas changer la couleur de la même manière c'est-à-dire mettre sur le tabac canadien le timbre qui devrait être mis sur le tabac étranger ?

M. BRODEUR : Il y a aussi une différence dans la licence. On en donne de quatre sortes.

Accise—Pour permettre au département de fournir de l'alcool méthylé aux fabricants, $43,000.

M. SPROULE : Comment vous procurez-vous cet alcool ? Par adjudication sur soumission ?

M. BRODEUR : Oui, l'année dernière nous avons demandé des soumissions par la voie des journaux, et le résultat a été que nous avons payé l'alcool 11 cents de moins par gallon.

M. SPROULE : Avez-vous un marché seulement avec une personne ?

M. BRODEUR : Oui, M. A. D. Gaul, de Montréal.

M. BLAIN : A quel prix ?

M. BRODEUR : Je crois que c'est $1.29.

M. SPROULE : Combien avez-vous reçu de soumissions ?

M. BRODEUR : Je crois que nous en avons reçu quatre ou cinq.

M. SPROULE : Qu'est devenue la maison près d'Orillia qui fabriquait cet alcool ?

M. BRODEUR : Elle en fabrique encore. L'alcool de bois est un des nombreux sous-produits. Il y a aussi le charbon de bois, l'acétate de chaux et l'acide acétique.

(Rapport est fait à la Chambre des résolutions adoptées.)

## DEPOT D'UN RAPPORT.

Le rapport sur la ferme d'expérimentation pour l'année terminée le 30 novembre 1905, et le rapport du ministre de l'Agriculture pour l'année terminée le 30 novembre 1905. —L'honorable M. Sydney Fisher.

(Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à minuit et vingt minutes, mercredi.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 11 avril 1906.

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

## 1re LECTURE

D'une proposition de loi (bill n° 108) relative à la compagnie du chemin de la vallée de la rivière Kettle (M. D. Ross).

## 1re LECTURE D'UN BILL ABROGEANT LA LOI SUR LA STATISTIQUE DU TRAVAIL.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) demande à déposer un projet de loi (bill n° 109) tendant à abroger la loi concernant le recueillement et la publication de données statistiques relatives au travail.

Monsieur l'Orateur, l'acte en question figure dans nos statuts depuis quelque temps. Il aurait dû être abrogé quand la loi constituant le département du Travail fut adoptée. La commission de codification des statuts a déclaré que cette loi n'avait plus son utilité. C'est pourquoi je présente un bill pour son abrogation.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Je ne crois pas avoir bien compris les explications de l'honorable ministre. A-t-il l'intention de mettre fin à la publication de statistiques par les différents correspondants dans le pays ?

M. FISHER : Non. La loi que je propose d'abroger autorisait le ministère de l'Agriculture à recueillir des statistiques sur la question du travail, mais il ne s'en est jamais prévalu. Par la loi qui le constitue, le département du Travail est chargé de ce travail.

M. INGRAM : La loi à abroger a été promulguée sous l'ancien gouvernement ?

M. SPROULE.

M. FISHER : Oui. Mais elle est restée lettre morte.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Ce bill empêchera simplement deux ministères de faire le même travail.

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

## QUESTIONS.

### LE CHENAL DANS LES DUNES A CASCUMPEC.

M. LEFURGEY demande :

1. Quel montant a été dépensé jusqu'à ce jour pour fermer le chenal dans les dunes près de Cascumpec, (I.P.-E.) ?
2. Qui a reçu ces deniers pour lesdits travaux, et qui les a dépensés ?
3. Quels sont les noms des contremaîtres employés, le chiffre de leurs salaires et la somme totale reçue ?
4. Quels salaires ont été payés aux ouvriers ?
5. Les travaux ont-ils été reconnus utiles et quel a été le rapport des ingénieurs au sujet de l'utilité de ces travaux ?
6. Une partie des travaux a-t-elle été balayée par la mer ?
7. Que se propose-t-on de faire à l'avenir ?

L'honorable M. CHAS S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $2,977.51.
2. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de l'ingénieur ordinaire et les salaires ont été payés par l'intermédiaire de M. E. H. Mitchell, payeur à Charlottetown;
3. John Kinch, $2.50 par jour, 90 jours, $225 ; Wm O'Meara $2.50 par jour, 47 jours, $117.50 ;
4. De $1.50 à $1 par jour ;
5. Il est douteux qu'on puisse obtenir des résultats permanents de ces travaux à moins que des sommes considérables soient dépensées pour les renforcir ;
6. Oui.
7. La question est à l'étude.

### LA RECLAMATION HANEY RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. Quelle est l'origine de la réclamation de M. J. Haney, entrepreneur du pont de Hillsboro, contre le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, pour obtenir plus d'espace sur le terrain du chemin de fer à Charlottetown ?
2. Qui a donné ordre de lui interdire les voies de garage, et pourquoi en a-t-on agi ainsi ?
3. Combien cette affaire a-t-elle coûté ?

L'honorable M. E. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Il a trop retardé de transporter son outillage sur le côté sud du port, après avoir achevé ses travaux sur le côté nord ; ce retard l'a empêché de continuer aussi expéditivement qu'il aurait dû ses travaux sur le côté sud ;

2. M. Sharp, surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Il a refusé l'autorisation de transporter l'outillage, parce que l'entrepreneur des travaux d'embranchement de Murray-Harbor n'avait pas encore été relevé de sa responsabilité. L'entrepreneur avait objecté qu'il ne fallait pas permettre l'usage de la voie à M. Haney, tant qu'il n'aurait pas été déchargé de toute responsabilité au sujet de ses travaux ; le surintendant, de son côté, donnait pour raison qu'il n'y avait pas assez d'espace à Charlottetown pour permettre d'y installer l'outillage ;

3. $1,200.

SERVICE DES CONVOIS SUR CHEMIN DE FER ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. Un rapport des recettes des trains entre Summerside et Tignish (I.P.-E.) a-t-il été fait ?

2. Qui a fait ce rapport et sur quelles données est basé le calcul ?

3. Quel est le montant des recettes sur cette section, et des recettes sur la section de Charlottetown à Souris ?

4. Pendant l'hiver dernier, combien de trains ont circulé, par jour, sur ladite section ouest et combien sur la section est ?

5. Comment a été réglée la circulation des trains ?

6. Combien d'hommes d'équipe sont restés en chômage par suite de la suspension du second train de l'ouest ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Non.

2. Le n° 1 répond à celle-ci ;

3. Il n'est pas tenu de ces tableaux comparatifs sur les diverses sections de ce chemin de fer.

4. Entre Summerside et Tignish, un convoi quotidien dans les deux directions ; entre Summerside et Charlottetown, service quotidien de deux convois, dans les deux directions ; entre Summerside et Souris, service quotidien d'un seul train, dans deux directions ; de plus un service d'un train trois fois par semaine ; entre Mount-Stewart et Georgetown, un train chaque jour, dans les deux directions et un train-poste spécial entre Charlottetown et Souris défrayé par le ministère des Postes, tant que dure la navigation d'hiver.

C. L. SMITH, DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE A WOODSTOCK (N.-B.)

M. GANONG demande :

1. Quand C. L. Smith a-t-il été nommé directeur de poste à Woodstock (N.-B.) ?

2. Quels sont ses appointements ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :

1. Le 19 août 1899.

2. Ses appointements, avec la commission sur la location des cases lui ont rapporté en 1904-1905, $2,654.39.

DEPENSES DES CONTINGENTS—GUERRE D'AFRIQUE.

M. WORTHINGTON demande :

1. L'équipement des contingents canadiens expédiés dans le Sud-Africain, comprenant l'habillement, les armes, les chevaux et tous les approvisionnements nécessaires, a-t-il été payé par le gouvernement impérial ou par les autorités canadiennes?

2. Si c'est par le gouvernement impérial, quel a été le montant total ainsi payé ?

3. Quel montant total a été payé respectivement pour habillement, les armes, les chevaux et les approvisionnements ?

4. Le gouvernement canadien a-t-il fait fonction d'agent des autorités impériales en faisant ces achats ?

5. Une commission a-t-elle été payée par les autorités impériales ? Dans l'affirmative, combien pour cent et quel a été le montant de la commission ainsi payée ?

L'honorable sir FRED. BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Le premier et le deuxième contingents ont été équipés aux frais du gouvernement canadien. Lord Strathcona a défrayé les dépenses d'équipement du contingent de cavalerie qui porte son nom ; le gouvernement impérial a payé les dépenses d'équipement des troisième et quatrième contingents et la force constabulaire sud-africaine.

2 et 3. Le total payé respectivement par le gouvernement canadien pour l'habillement, les armes, les montures et les approvisionnements des premier et deuxième contingents sont : solde, $445,000 ; transport maritime, $670,000 ; transport par terre, $110,000 ; habillement et équipement, $500,000 ; chevaux, $131,000 ; recrutement et dépenses diverses, $119,000 ; total, $1,975,000, Voir pour les détails le rapport de l'auditeur général, 1899-1900, pp. Q—115-130 et 1900-1901, pp. Q—107-130.

4. Le gouvernement n'a pas agi comme commissionnaire, mais le ministère public a prêté son concours à lord Strathcona, au Colonial Office et au War Office respectivement pour les approvisionnements en Canada.

5. Le gouvernement canadien n'ayant pas déboursé un sou, n'a pas demandé ni n'a reçu de commission.

LA MONNAIE D'ARGENT DES ETATS-UNIS.

M. BLAIN demande :

Quel montant d'argent américain a été recueilli par les banques en vertu de l'arrangement fait avec le Gouvernement ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le montant d'argent des Etats-Unis retiré de la circulation en Canada par les banques en vertu d'un arrangement conclu avec le gouvernement canadien est de $93,768.

LE CANAL PROJETE DE NEWMARKET.

M. LENNOX demande :

1. Les études topographiques du canal projeté entre Newmarket et la rivière Holland ont-elles été achevées ?

2. Le gouvernement a-t-il obtenu une estimation du coût des travaux projetés ?
3. Quel en est le coût estimatif ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Oui ;
2. Oui,pour la distance qui sépare la baie de Cook de Newmarket ; le reste n'est pas terminé.
3. Ce n'est pas dans l'intérêt public de divulguer à présent le coût estimatif des travaux.

SERVICE POSTAL SUR LE CHEMIN DE PISQUID (I.P.-E.)

M. McLEAN (par M. Martin) demande :

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu une pétition demandant un service postal quotidien à Pisquid-Road, lot 47 (I.P.-E.) ?
2. Dans l'affimative, quelle mesure le Gouvernement adoptera-t-il à ce sujet ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :
1. Le ministère a reçu dans le mois de janvier 1903, une pétition demandant l'établissement d'un service quotidien de la poste entre le bureau de poste d'Avondale (autrefois le chemin de Pisquid) et la rivière Vernon.
2. Le revenu de ce bureau de poste à cette date était de $11.05 ; il fut décidé qu'un service de deux fois la semaine était suffisant.

PECHE A LA CLAIE, COMTE DE CHARLOTTE.

M. GANONG demande :

1. De nouveaux permis de pêche à la claie ont-ils été accordés dans le comté de Charlotte (N.-B.), depuis le 1er janvier 1906 ?
2. Dans l'affirmative, à qui, à quelles dates et sur la demande de quelle personne ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :
1. Non.
2. Le n° 1 contient la réponse.

QUAI A SAINT-ANICET.

M. WALSH demande :

1. Quand le quai à Saint-Anicet, comté de Huntingdon, a-t-il été réparé en dernier lieu ? Quel a été le coût ? Le Gouvernement en a-t-il retiré un revenu depuis ces réparations? Dans l'affirmative, quel montant a-t-il retiré chaque année?
2. Dans quel état est le quai actuellement ? Le Gouvernement se propose-t-il de le réparer pendant la prochaine saison ?
3. Quel est le gardien du quai ? Quel est son salaire ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :
1. En 1898-99, au prix de $1,432.75.
2. Le revenu, pendant l'exercice de 1898-99, a été de $74.63. Le quai n'a produit aucun rapport depuis cette date.
3. Le ministère n'a pas reçu de rapport sur l'état du quai.

M. LENNOX.

4. Il faudra commencer par faire une inspection.
5. Le gardien du quai, M. S. Dupuis, est préposé à la garde du quai et il reçoit une commission de 25 pour 100 sur les taux de quaiage qu'il perçoit.

LE PRIX DU BATEAU LE "MAISONNEUVE".

M. NORTHRUP demande :

1. Où le steamer "Maisonneuve" a-t-il été employé en 1904 ?
2. Pour quel service ?
3. Pendant quels mois a-t-il été ainsi employé, et où a-t-il été employé chaque mois?
4. Quel est le nombre des officiers et des hommes d'équipage ?
5. Quel a été le coût primitif du steamer et quel montant a été dépensé depuis lors pour ledit steamer ?
6. Quel montant a été dépensé pour ledit steamer au cours de l'année expirée le 30 juin 1905 pour : dépenses totales, gages, réparations, combustible, provisions, améliorations et décorations ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :
1. Sur la rivière Saint-Laurent.
2. Pour le service hydrographique ; pour l'inspection et pour le Gouverneur général.
3. Pendant toute la saison, sur le Saint-Laurent.
4. Un capitaine, un mécanicien, un commis aux vivres, un chauffeur et un matelot.
5. Le prix dans l'origine fut $8,500 ; le prix total, y compris les frais d'opération, $10,215.23.
6. Salaires, $1,679.58 ; radoubs, $703.87 ; combustible, $103.78 ; vivres, $430.56 ; améliorations, $1,037.40 ; (roue et ventilateur), décorations, meubles, $63 ; blanchissage, $17.11 ; total, $4,035.30.

SERVICE POSTAL A MOUNT-VERNON (I.P.-E.)

M. MARTIN demande :

1. Le ministère des Postes a-t-il reçu une pétition des habitants de Mount-Vernon (I. P.-E.), demandant un meilleur service postal ?
2. Dans l'affirmative, quelle est l'intention du Gouvernement à cet égard ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Oui, le ministère a reçu une pétition à cet effet et la question est à l'étude.

BUREAU DE POSTE A CLINTON.

M. GUNN demande :

Quel est le coût total de l'édifice et de l'ameublement du bureau de poste récemment construit à Clinton ?

L'honorable M. CHAS S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : La somme totale est $18,658.05, à part le prix du terrain.

EDIFICES PUBLICS A SEAFORTH.

M. GUNN demande :

1. Quel loyer le gouvernement paye-t-il à M. S. Dickson pour le bureau de poste de Seaforth ?

2. Quel loyer le gouvernement paye-t-il à la Banque du Commerce pour le bureau de douane à Seaforth ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Le directeur du bureau de poste à Seaforth reçoit une allocation basée sur les revenus du bureau, et qui se monte à présent à environ $200 par année, pour payer le loyer, le combustible et l'éclairage.

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Le local qui sert de bureau de douane à Seaforth est loué aux frères Kruze à $40 par année.

EDIFICE PUBILC A WINGHAM.

M. GUNN demande :

Quel a été le coût de l'édifice public récemment construit à Wingham, et de son ameublement ?

L'honorable M. CHAS S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Ont été dépensées jusqu'à aujourd'hui, $13,961.51 sans compter le prix du terrain.

ECLAIRAGE ELECTRIQUE SUR LA TERRASSE.

M. AMES demande :—

1. A qui a-t-on adjugé l'entreprise de la pose des lampes électriques sur la terrasse du parlement ?

2. Quel est le prix de revient de cette installation ?

3. Des soumissions pour ces travaux ont-elles été demandées par la voie des journaux ?

4. Combien de personnes ont soumissionné et quel prix était stipulé dans les soumissions ?

5. Quel montant a été payé aux entrepreneurs de ces travaux ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Le ministère des Travaux publics s'est chargé de cette installation ;

2, 3, 4 et 5. La réponse est n° 1.

Etat des dépenses depuis le 1er juillet 1905, jusqu'au 28 février 1906 :

| | |
|---|---|
| Câbles sous-plomb | $ 3,015 25 |
| Conduits | 3,187 85 |
| Fil conducteur | 124 62 |
| Douilles | 110 00 |
| Poteaux pour les lampes | 156 04 |
| Ferronnerie | 44 92 |
| Gants en caoutchouc | 9 00 |
| Attaches métalliques pour le câble | 7 50 |
| Paraffine | 7 50 |
| Divers | 146 51 |
| Main-d'œuvre | 3,269 30 |
| | $10,078 49 |

RECLAMATIONS DES EMPLOYES DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON.

M. ALCORN demande :—

1. Quels sont les intentions du Gouvernement relativement aux réclamations produites par les anciens employés de la compagnie de la baie d'Hudson et leurs descendants pour un dixième des terres de Thomas, comte de Selkirk, communément appelé lord Selkirk, situées dans le ci-devant district d'Assiniboïa ?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre quelque mesure, et laquelle, au sujet de cette affaire telle qu'elle a été soumise au Gouvernement dans : (a) une lettre de l'honorable J. Norquay au ministre de l'Intérieur, en date du mois de novembre 1886 ; (b) une pétition datée du mois de février 1887 adressée au secrétaire d'Etat ; (c) une adresse de la législature du Manitoba, en 1887, au Gouverneur général en conseil ; (d) une liste de ces réclamations présentées par M. Marion, M.P., au ministre de l'Intérieur ; (e) une pétition au ministre de l'Intérieur en date du mois de juin 1889 ; (f) une pétition présentée par M. Lamont M.P., dans le mois de juin 1905 ; (g) un mémoire au très honorable premier ministre en date du mois de mars 1905 ?

3. Quelle étendue de terres dans ledit ci-devant district, formant partie dudit dixième de ladite succession, a été reçue par les anciens employés de la compagnie de la baie d'Hudson ou par leurs descendants, conformément aux dispositions dudit testament ?

4. Quelle portion dudit dixième n'a pas été distribuée conformément aux dispositions dudit testament ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le Gouvernement n'a adopté aucune politique au sujet des réclamations des anciens employés de la compagnie de la baie d'Hudson.

2. Le Gouvernement n'a pas l'intention de s'occuper de cette question. J'ajouterai que c'est l'opinion du Gouvernement que, si ces anciens employés ont une réclamation, ce n'est pas contre le Gouvernement mais contre la compagnie de la baie d'Hudson.

3. Le Gouvernement ne sait pas si des terres ont été promises ou données aux anciens employés de la compagnie de la baie d'Hudson.

4. Le Gouvernement ne connaît rien de cela.

VENTE DE TERRES A A. D. DAVIDSON ET SES ASSOCIES.

M. ALCORN demande :

1. Le Gouvernement voudra-t-il déposer sur le bureau de la Chambre les papiers suivants concernant la vente de 250,000 acres de terre dans l'ouest du Canada à M. A. B. Davidson et ses associés connus subséquemment sous le nom de " Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan " ?

(1) Toute demande ou requête faites par M. A. D. Davidson, ou en son nom, ses associés ou quelques-uns d'entre eux, pour l'achat ou l'acquisition de terrains, de l'administration ou de tout ministère, et plus spécialement la demande mentionnée dans le document parle-

mentaire n°132a, 1903, page 159, étant un arrêté du conseil approuvé le 24 mai 1902.

(2) Toutes propositions faites au sujet desdites demandes par le commissaire de l'immigration ou l'agent général de colonisation, ou par l'un ou l'autre, et mentionnés dans ledit arrêté du conseil.

(3) Toute acceptation et consentement signés par ledit A. D. Davidson, en son nom par ses associés ou quelqu'un d'eux, quant aux conditions énoncées dans ledit arrêté du conseil relativement à la disposition des terres, lesquelles conditions y sont numérotées de un à neuf, inclusivement.

(4) Toute convention écrite pour la vente des terres passée en aucun temps par le Gouvernement ou tout ministère, avec ledit A. D. Davidson ou ses associés, ou quelqu'un d'entre eux et basés sur ledit arrêté du conseil approuvé le 24 mai 1903, ou toute modification desdits arrangements.

2. Quel était le commissaire d'immigration cité dans ledit arrêté du conseil, qui a recommandé les propositions faites par ledit A. D. Davidson ?

3. Quel était l'agent général de colonisation cité dans ledit arrêté du conseil, qui a donné un avis favorable aux demandes dudit A. D. Davidson ?

4. A. J. Adamson, député à cette Chambre par le comté Humbolt, est-il celui qui est nommé dans ledit rapport, comme l'un des associés dudit A. D. Davidson ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui, si la Chambre l'ordonne ;
2. J. M. Obed Smith ;
3. M. C. W. Speers ;
4. Oui.

## 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité, de quatre propositions de loi d'intérêt privé:

La 1re (bill n° 64), relative à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec (M. Gauvreau);

La 2e (bill n° 41), relative à la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon (M. Macpherson) ;

La 3e (bill n° 44), relative à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke (M. Hall) ;

La 4e (bill n° 53), relative à la compagnie du chemin de fer de Crawford à Sainte-Marie (M. Galliher).

## 2e LECTURE

De diverses propositions de loi d'intérêt privé :

La 1re (bill n° 86), relative à la compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan (M. Carvell) ;

La 2e (bill n° 87), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser (M. Macpherson) ;

La 3e (bill n° 88), relative à la compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, et tendant à changer son nom (J. A. Ross) ;

La 4e (bill n° 89), à l'effet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et à Fort-George (M. Duncan Ross) ;

La 5e (bill n° 90), tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance sur la vie l'International (M. Pardee) ;

La 6e (bill n° 91), ayant pour objet de constituer en corporation la Minnesota-Canadian Bridge Company (déposée, au nom de M. Dyment, par M. Logan) ;

La 7e (bill n° 92), relative à la compagnie du chemin de fer terminal d'Essex (M. Clarke) ;

La 8e (bill n° 93), tendant à constituer en corporation la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta (M. Clarke) ;

La 9e (bill n° 94), relative à la compagnie des tramways, d'éclairage et des forces motrices de Rio-de-Janeïro, à responsabilité limitée (M. Calvert) ;

La 10e (bill n° 95), relative à la compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices (M. Calvert) ;

La 11e (bill n° 96), relative à la " Mexican Consolidated Electric Company ", et ayant pour objet de changer son nom en celui de " Mexican Tramway and Electric Company" (M. Calvert) ;

La 12e (bill n° 98), relative au chemin de fer central d'Ontario (M. Northrup) ;

La 13e (bill n° 99), relative à la compagnie du pont et des forces motrices de Mather (M. German) ;

La 14e (bill n° 100), relative à la compagnie d'irrigation et du chemin de fer d'Alberta (M. Turriff).

## MOTIONS.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt des documents suivants :

1. Copie de toute demande ou requête faites par A. D. Davidson, en son nom, celui de ses associés ou de quelques-uns d'entre eux, pour l'achat ou l'acquisition de terrains de l'administration ou de tout ministère, et plus spécialement de la demande mentionnée dans le document parlementaire n° 132a, 1903, page 159, étant un arrêté du conseil approuvé le 24 mai 1902, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière à ces demandes.

2. Copie de tout avis favorable donné au sujet desdites demandes par le commissaire de l'immigration ou par l'agent général de colonisation, ou par l'un d'eux, et mentionnée dans ledit arrêté du conseil, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière auxdits avis.

3. Copie de tout acceptation et consentement par écrit par ledit A. D. Davidson, en son nom, celui de ses associés ou d'aucun

d'eux, quant aux conditions énoncées dans ledit arrêté du conseil relativement à la disposition des terres, lesquelles conditions y sont numérotées de un à neuf, inclusivement, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière auxdits acceptation ou consentement.

4. Copie de toute convention écrite pour la vente des terres passée en aucun temps par le Gouvernement ou tout ministère avec ledit A. D. Davidson et ses associés, ou quelques-uns d'entre eux, et basés sur ledit arrêté du conseil approuvé le 24 mai 1903, ou de toute modification desdites convention, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière auxdites convention.—M. Alcorn.

Copie de certain rapport ou communication adressé au ministère de l'Intérieur par C. W. Speers, l'un des agents de ce ministère, en date du mois de février 1901, ou environ, proposant que 10,000 acres de terre, inclus dans ou situés près de l'étendue de terre vendue ensuite au colonel A. D. Davidson et à ses associés, soient " cassés " aux frais du Trésor afin de démontrer que le blé peut pousser dans ce district. 2. copie de la carte soumise avec ledit rapport. 3. copie de tous rapports, lettre et communications adressés audit ministère jusqu'au 24 mai 1902 concernant la qualité et la valeur desdites terres mentionnées dans l'arrêté du conseil de cette date.—M. Barker.

## LE PRIX DE L'ECLAIRAGE DU SAINT-LAURENT.

M. GEO TAYLOR : Avant qu'on aborde l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) sur une question que j'ai déjà posée en séance et à laquelle l'honorable ministre a répondu. Je cite les " Débats " du 5 avril courant :

1. Combien de phares se trouvent entre Lachine et la baie de Quinté ?
2. Combien de bouées lumineuses se trouvent sur le même parcours ?
3. Quel montant a été payé pour les carbures acétyléniques servant à l'éclairage entre Montréal et la baie de Quinté pendant la saison de 1905 ?
4. Combien a coûté en totalité l'entretien du système d'éclairage entre Montréal et la baie de Quinté pendant la saison de 1905, y compris l'entretien des steamers " Scout ", " Reserve " et " Maisonneuve " employés au service des phares ?
5. Combien a coûté en totalité l'entretien du système d'éclairage entre Montréal et la baie de Quinté en 1896 ?

L'honorable ministre n'a pas répondu à la question, qui fut rayée du feuilleton. J'aimerais avoir cette réponse à présent ou la faire remettre sur le feuilleton jusqu'à ce que je l'aie obtenue.

L'honorable M. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai justement cette réponse à la main. M. Fraser vient de me la faire remettre. La voici :

1. Quarante-trois phares ; 2 bateaux-feu ; la pointe des Neuf-Milles est ici comprise ;
2. Trente-six bouées à gaz ;
3. $2,975 ;
4. $36,701.57 ;
5. $7,979.90.

## LA STATION DE MATURATION DE BROCKVILLE.

M. GEO TAYLOR : Je désire également appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur une question que j'avais à l'ordre du jour, à laquelle il a répondu. Je lui ai fait remarquer, le 3 avril, que la réponse n'était pas complète et il a dit :

Je me ferai un plaisir de me rendre à la demande de l'honorable député en donnant l'ordre au comptable de vérifier de nouveau les comptes en question. Pour faciliter la besogne, l'honorable député voudra bien, sans doute, m'indiquer les détails des dépenses qui n'auraient pas été publiées au compte rendu des débats et qui se trouvent en sa possession. Mon comptable, en faisant ce travail, n'a pu consulter que le texte du compte rendu des débats. L'honorable député (M. Taylor), nous parle de prétendues pertes éprouvées par le pays, mais il passe sous silence les avantages résultant de ces expériences, avantages qui compensent au-delà toutes les pertes apparentes.

J'ai donné les chiffres à l'honorable ministre de l'Agriculture tels que je les ai recueillis dans le rapport de l'auditeur général. Il a dit qu'il les soumettrait au comptable de son ministère afin de vérifier l'exactitude de la réponse qu'il m'avait donnée en premier lieu. Je n'ai pas encore appris si c'est la version du comptable ou la mienne qui est juste. L'honorable ministre est absent, mais le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) voudra bien lui rafraîchir la mémoire à ce sujet, afin que j'aie une réponse à la reprise de la séance.

## LA POSTE RURALE.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Je désire appeler l'attention du directeur général des Postes (M. Aylesworth) et de la Chambre à un dossier déposé le 9 du courant, relativement au service gratuit de la poste rurale. Ce dossier consiste en un rapport de deux fonctionaires du ministère qui, sur les ordres de l'honorable ministre, sont allés puiser des informations à Washington. Je suis heureux et la Chambre est heureuse comme moi, je suppose, d'avoir ces documents, mais il ne répondent pas à l'ordre que la Chambre a donné le 6 mars 1905. Cet ordre demandait :

Copie des rapports, documents, calculs, correspondance, écrits, mémoires, dossiers et renseignements manuscrits ou imprimés en la possession ou sous la dépendance du ministère des Postes, concernant la distribution gratuite du courrier dans les campagnes ou la manière d'établir ou d'administrer ce service et le coût probable dudit service. En outre, tous renseignements que le ministère possède sur le fonctionnement d'un service semblable aux Etats-Unis ou ailleurs, ce qu'il coûte annuellement et autres détails.

En un mot, tous les renseignements que le ministère possède sur cette question. La Chambre a donné cet ordre, croyant, sans doute, au silence de l'honorable ministre, qu'il existait de la correspondance et des documents, et il y en a certainement, comme le prouve le ton de la discussion qui a eu lieu. Rien n'a été déposé, en réponse à l'ordre de la Chambre, que ce rapport qui n'existait pas à cette date. Il a dû par conséquent y avoir de la méprise, quant à l'interprétation du sens de cette demande, qui date du 22 mai 1905. Comme il ne couvre que 15 pages, ces longs délais sont inexplicables. Le point que je veux surtout faire ressortir, c'est qu'il y a au ministère des documents intéressants sur cette question, qui la feraient voir sous un aspect différent de celui que lui donne le rapport. J'appelle l'attention de l'honorable ministre afin qu'il donne à ses subalternes les instructions voulues pour faire exécuter l'ordre de la Chambre.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Je dois dire que je ne connais rien personnellement de cette affaire, jusqu'au jour où l'honorable député en a parlé devant la Chambre. Je me suis renseigné en conséquence au ministère et j'ai su à ce moment, comme je l'ai appris depuis, en réponse à une question catégorique que j'ai posée, qu'il n'y a pas d'autres documents dans les bureaux. Je n'ai pas d'objection à réitérer ma demande, mais c'est la réponse que j'ai reçue.

M. LENNOX : Je n'hésite pas à accepter la parole de l'honorable ministre, mais par le ton de certaines déclarations antérieures, nous avons supposé qu'il y avait des documents. Tout de même, l'honorable ministre n'aurait peut-être pas d'objection à s'assurer de nouveau.

M. J. E. E. LÉONARD (Laval). (Texte). Avant qu'on passe à l'odrde du jour je désire demander à l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) si réellement lui ou son département a envoyé à tous les juges la copie de la circulaire dont l'honorable ministre a parlé la semaine dernière. Je désire savoir si cette circulaire a été adressée aux juges de la province de Québec, et en particulier, à ceux du district de Montréal. Je désire ce renseignement, parce que l'honorable ministre nous a dit que, bien que cette circulaire ait été adressée à tous les juges du Canada, très peu avait daigné y répondre.

Je voudrais donc savoir si réellement cette circulaire a été envoyée et quand elle l'a été, par le département de la Justice ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : C'est l'habitude, quand on désire avoir quelques renseignements, d'en informer le ministre auquel on s'adresse. Si, au moins l'honorable député m'avait donné quelques minutes d'avis, peut-être que je ne me trouverais pas dans l'embarras où je suis en ce moment. Je crois donc qu'il serait fort à propos de ne pas se départir de cette bonne habitude.

M. LEONARD. Je ne trouve pas l'honorable ministre en faute du tout, et je n'entends pas lui adresser le moindre blâme ; je désire tout simplement savoir si la circulaire dont il a parlé a été envoyée à tous les juges indistinctement. Je suis porté à croire, d'après ce qu'on m'a dit, qu'elle ne l'a pas été.

M. FITZPATRICK : Pour le moment, je ne suis pas en état de donner que des renseignements de mémoire ; il pourrait donc se faire que ces renseignements ne fussent pas aussi complets qu'ils l'auraient été, si j'avais pu, ayant eu un avis préalable, me renseigner.

Quelques jours après que l'honorable député de Grey m'eût posé sa question, j'ai donné ordre d'envoyer à tous les juges copie de la circulaire dont parle l'honorable député de Laval (M. Léonard). Cette circulaire a été préparée par le sous-ministre et revisée ensuite par moi. Lorsque j'en ai parlé devant la Chambre, je croyais qu'elle avait été expédiée à tous les juges, conformément à mes ordres. J'ai appris depuis que, par suite de la maladie de l'employé chargé de ce soin, cette circulaire n'avait pas été adressée à tous les juges, mais qu'à un certain nombre seulement. Je constate, du reste, que quelques-uns des juges de la province de Québec ne l'ont pas reçue dans le temps.

Je puis ajouter, pour l'information de mon honorable ami et de tous ceux que cela peut intéresser, que, bien que cette circulaire ait été envoyée depuis assez longtemps, je n'ai encore reçu que très peu de réponses.

M. LEONARD : L'honorable ministre désirerait-il que je fasse une motion pour avoir ces documents ?

M. FITZPATRICK : Pas pour les réponses ?

M. LEONARD : Je suppose que ces réponses sont d'une nature confidentielle ?

M. FITZPATRICK : Je suis prêt à en donner communication à mon honorable ami.

M. LEONARD : Je suppose que copie de la circulaire sera déposée sur le bureau ?

M. FITZPATRICK : Oui, certainement.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, la Chambre n'est peut-être pas disposée à délibérer en comité des subsides ; en conséquence, je propose à la Chambre de lever sa séance.

M. R. L. BORDEN : Quelle sera la besogne de la Chambre mardi prochain ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer et

des Canaux mettra en délibération son bill concernant les chemins de fer, puis l'honorable ministre de la Justice proposera la discussion d'un projet de loi, et ensuite nous siégerons en comité des subsides.

(La motion est adoptée et la séance est levée à quatre heures cinq minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 17 avril 1906.

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

M. A. E. DYMENT propose

Que toutes les pétitions pour bills d'intérêt privé présentées à la Chambre mardi, le 10 courant, et mercredi, le 11 courant, soient lues et reçues sans délai,—nonobstant l'expiration du temps fixé pour recevoir de semblables pétitions.

A titre d'explication, je puis dire que le délai accordé pour le dépôt de ces bills avait été prolongé jusqu'au 12 du courant, mais la Chambre a ajourné le 11. Je crois donc à propos de présenter cette motion.

(La motion est adoptée.)

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : On m'a posé une question relative à une certaine correspondance et on a voulu savoir si le cabinet consentirait à la déposer sur le bureau de la Chambre. J'ai répondu affirmativement. En l'absence de toute motion, je demande l'autorisation de déposer :

Une copie des décrets en conseil et de la correspondance concernant la prise de possession par le département des Chemins de fer et des Canaux des divers barrages construits par le gouvernement d'Ontario sur le cours d'eau principal et les affluents qui alimentent le canal de la Trent.

(La motion est adoptée.)

### 1re LECTURE.

De diverses propositions de loi :

La 1re (bill n° 110) relative à certains brevets de la compagnie verrière de Toledo.—(M. Stewart.)

La 2e (bill n° 111) relative à la minoterie du lac des Bois et à la minoterie de Kéwatin (à responsabilité limitée).—(M. Adamson, déposée par M. Turriff.)

La 3e (bill n° 112) concernant la compagnie du chemin de fer de Huron et d'Ontario.—(M. Ratz, déposée par M. Mackenzie.)

La 4e (bill n° 113) relative à la compagnie canadienne du chemin de fer du Nord.—(M. Dubeau.)

La 5e (bill n° 114) tendant à constituer en corporation la "Canadian Lloyds Certificate".—(M. Bickerdike, déposée par M. Demers.)

La 6e (bill n° 115) relative à la lèpre.—(M. Fisher.)

### RÉGLEMENTATION DE LA VENTE DU FOIN.

M. AIME BEAUPARLANT (St. Hyacinthe), demande à déposer une proposition de loi (bill n° 116) tendant à réglementer le commerce du foin.

(Texte) Monsieur l'Orateur, comme quelques députés me demandent d'expliquer ce bill, je dois dire qu'ainsi que son titre le comporte, il a pour objet de réglementer le commerce du foin. Je n'entrerai pas dans tous les détails du bill à sa phase actuelle ; il me suffira de dire que son objet est d'augmenter la réputation ou le crédit, et conséquemment le prix d'une marchandise agricole dont la production est très considérable en ce pays. Ce bill a aussi pour but d'empêcher que le foin vendu par la masse des producteurs irréprochables soit déprécié par les méthodes de certaines personnes moins scrupuleuses ou moins soigneuses dans leurs opérations commerciales. Ce bill a enfin pour objet d'enlever aux acheteurs, à l'étranger, le prétexte de refuser les consignations,—ce qui arrive parfois quand le prix a baissé entre la vente et la livraison de la marchandise.

Quant aux moyens à adopter, je crois qu'il serait assez pratique et efficace d'exiger que le presseur du foin appliquât sur chaque balle une étiquette comportant son nom, son adresse, la qualité du foin, désignée d'après le mode suggéré dans le bill, et enfin le poids du foin.

Un mode additionnel consisterait à interdire le pressage du foin de manière que la surface apparente fût essentiellement différente de la partie intérieure. Je crois aussi devoir suggérer,—afin d'uniformiser le commerce de foin, de mettre tous les commerçants de foin sur le même pied,—d'empêcher un commerçant d'expédier un chargement de foin d'un point quelconque du Canada, tant que les balles ne seront pas pourvues de l'étiquette en question.

Quant aux observations à faire sur l'étendue de ce commerce, je crois qu'il sera suffisant de dire qu'il se chiffre à environ deux millions de dollars par année, pour ne parler que du foin exporté. Cela doit mériter l'attention du législateur.

Maintenant, M. l'Orateur, ce projet de loi laisse parfaite liberté aux producteurs de foin de transiger comme ils l'entendront avec ceux qui veulent acquérir ce produit pour leur propre usage. Mais du moment que l'opération entre dans le commerce proprement dit, c'est-à-dire, dès que les tiers, la masse des cultivateurs soigneux ou le public deviennent intéressés, je crois qu'il est désirable de protéger ces tiers, ces cultivateurs, ce public. Je crois que le projet de loi protégera efficacement ces intérêts collec-

tifs, si l'on veut bien adopter le moyen qu'il suggère.

Je le soumets avec confiance à cette Chambre. Je sais qu'avec sa prudence habituelle, elle saura en faire bonne justice et l'accueillir, si toutefois il mérite de l'être, tel que proposé, ou modifié, après étude, par cette Chambre.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 1re fois.)

## EFFETS PROVINCIAUX DEVANT SERVIR AUX PLACEMENTS FIDUCIAIRES.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Monsieur l'Orateur, je désire poser une question ou deux au Gouvernement au sujet du dépôt du rapport suivant :

Réponse à l'ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 juillet 1905, relatif au dépôt d'une copie de toute la correspondance, des documents, résolutions et autres papiers concernant les tentatives ou propositions tendant à autoriser l'emploi de fonds déposés en fidéicommis dans le Royaume-Uni à l'achat de valeurs garanties par toute province du Canada, et l'exécution des conditions nécessaires à cet fin.

Je crois que ce sujet tombe entièrement sous le coup des dispositions du chapitre 62 des statuts impériaux de 1900. L'article 2 de cette loi dispose que :

Les effets qui pourront servir aux placements fiduciaires aux termes de la loi de 1893 relative aux fidéicommissaires comprendront tous les effets coloniaux inscrits dans le Royaume-Uni en conformité des dispositions des lois de 1877 et de 1892 relatives aux effets coloniaux, telles que modifiées par la présente loi lorsqu'on se sera soumis à leur sujet aux conditions (s'il en est) prescrites par le Trésor par un décret publié dans la "Gazette" de Londres.

Je crois qu'il y a deux ans environ un arrangement a été conclu relativement à l'inscription des effets publics du Canada de manière à permettre aux fidéicommissaires, en Angleterre, de les acheter. Depuis 1900 jusqu'à date, il y a eu un échange de correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise, et les autorités fédérales en premier lieu et, dans ces derniers temps, entre celles-ci et le gouvernement de l'Ontario. Le but de cette correspondance était d'obtenir l'inscription dans le Royaume-Uni des effets publics de ces deux provinces en conformité des dispositions du statut sur lequel j'ai appelé l'attention. Je ne suis pas au courant de toutes les difficultés qu'on a rencontrées, mais je sais qu'elles sont énumérées au long dans un mémoire des autorités provinciales de l'Ontario. Si j'ai bien compris, l'obstacle principal c'est que le cabinet de Londres exige que le gouvernement du Canada lui permette d'apposer son veto à toute loi du parlement canadien qui serait censée empiéter sur les droits des détenteurs de ces effets. Je crois que le gouvernement fédéral a permis aux autorités impériales d'exercer cette prérogative. Une difficulté a surgi encore qui concerne les lois provinciales parce que le droit de veto, aux termes de la loi constitutionnelle, appartient à l'exécutif du Canada et non au gouvernement du Royaume-Uni. Je remarque que le mémoire que je viens de mentionner —le mémoire de la province d'Ontario adressé à Son Excellence le Gouverneur général il y a quelques mois—renferme la proposition suivante :

Le gouvernement de la province d'Ontario soumet aussi respectueusement qu'au besoin les instructions données par Sa Majesté à Son Excellence le Gouverneur général pourraient autoriser celui-ci à apposer son veto à toute loi de cette province qui serait de nature à nuire aux intérêts de ces actionnaires.

Autrement dit, si je comprends bien cette proposition, le gouvernement du Canada, à la demande des autorités impériales, exercerait son droit de veto à l'égard de n'importe quelle loi provinciale lorsqu'il s'agirait de protéger les fidéicommissaires du Royaume-Uni qui auraient acheté des effets provinciaux inscrits en Angleterre en conformité des prescriptions de la loi que j'ai mentionnée.

J'ignore si le gouvernement fédéral a pris des mesures dans ce sens-là. J'agite cette question parce que je remarque que le gouvernement de la Colombie-Anglaise croit fermement, comme il le dit en plusieurs endroits de la correspondance qui a été déposée sur le bureau, que les effets publics de cette province se vendraient à un prix beaucoup plus élevé et que les futurs emprunts seraient négociés à de bien meilleures conditions si les valeurs de la Colombie-Anglaise étaient inscrites en Angleterre de manière à pouvoir servir aux placements fiduciaires. J'ignore si le cabinet fédéral a mis à l'étude la proposition des autorités de l'Ontario. Si le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), ou le ministre des Finances (M. Fielding), n'est pas prêt à donner une réponse aujourd'hui même, l'un ou l'autre voudra-t-il prendre note de ma question et y répondre un autre jour, car elle me semble assez importante pour occuper immédiatement l'attention du ministère.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je suppose que la correspondance dont parle l'honorable député (M. R. L. Borden) renferme le récit de tout ce qui a eu lieu et s'il ne s'y trouve pas un rapport dans le sens qu'il indique, c'est qu'un tel document n'existe pas, j'imagine. Cependant, à cause de mon absence, je n'ai pas pris connaissance du rapport qui a été déposé. Je serai bien aise de le feuilleter et si d'autres renseignements sont nécessaires, je les communiquerai volontiers à l'honorable député. L'inscription sur la liste des valeurs pouvant servir aux placements fiduciaires présente des difficultés beaucoup

plus grandes qu'on ne le croit. Pendant longtemps le Dominion du Canada a cru qu'on le soumettait à des exigences démesurées. Il s'est écoulé plusieurs années avant que le Canada ait obtenu l'inscription de ses effets publics sur la liste des placements fiduciaires et ce ne sera pas sans hésitation et sans obstacle qu'on obtiendra le même privilège en faveur des effets provinciaux. Naturellement les provinces sont seules responsables, mais j'admets que nous devrions les aider de toute manière dès que nous pourrions le faire sans engager notre responsabilité. S'il y a quelque disposition à prendre dans ce but, nous serons bien aise de leur prêter notre concours. Je ne me souviens pas que les autorités impériales aient jamais déclaré qu'elles consentiraient à l'inscription des effets provinciaux à ces conditions-là. Cependant, elles peuvent l'avoir déclaré.

M. R. L. BORDEN : Je ne le crois pas.

M. FIELDING : Même si nous accédions à la proposition de l'honorable député, cela ne suffirait pas, je le crains ; cependant, rien n'empêche le gouvernement fédéral de faire ce qu'il pourra.

## RENSEIGNEMENTS RELATIFS A LA CHUTE DE LA NOUVELLE TOURELLE DE L'EDIFICE DE L'OUEST.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Je désire demander au ministre des Travaux publics s'il a de nouveaux renseignements à communiquer à la Chambre touchant l'enquête qui a eu lieu sur les causes de l'accident arrivée à la tourelle de l'édifice de l'ouest. Peut-il nous apprendre s'il y avait un inspecteur et le nom de celui-ci ? J'infère de la discussion qui a eu lieu dans cette enceinte et des articles des journaux que M. Taylor, bien qu'il exerçât une certaine surveillance, n'était pas un inspecteur dans le sens ordinairement attribué à ce mot, que ses devoirs de bureau l'empêchaient de suivre le cours des travaux aussi régulièrement qu'un inspecteur ou un surveillant serait censé le faire. Au cours du débat précédent, on a laissé entendre que la tâche de suivre la marche des travaux avait été imposée à une certaine personne. Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous fournir les éclaircissements qu'il jugera à propos de nous donner dans le moment.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics): Les personnes qu'un décret en conseil a désignées pour faire l'enquête, se sont mises à l'œuvre lundi et mardi et elles ont examiné soigneusement les plans et le cahier des charges. Je ne leur ai pas encore demandé un rapport et elles ne m'en ont pas présenté.

Après avoir accompli une partie de leur tâche, elles jugèrent qu'il était de la plus grande importance de démolir une partie du mur afin de pouvoir se rendre compte de la nature de la construction. Il a fallu faire certains échafaudages et les membres de la commission se sont séparés en attendant l'exécution de ces travaux et avec l'intention de poursuivre leur enquête demain matin à dix heures et demie. Dans l'intervalle les échafaudages ont été posés.

En ce qui concerne l'inspecteur, c'est M. Taylor qui avait l'entière surveillance des travaux. Les commissaires devront examiner si l'entrepreneur a apporté assez de soin à la construction, cela est mentionné d'une manière spéciale dans le décret ordonnant l'ouverture d'une enquête. Il est raisonnable, il me semble, de demander à la Chambre d'attendre que nous ayons reçu un rapport circonstancié sur ce sujet. Je déposerai ce rapport sur le bureau dès que je l'aurai reçu.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas posé cette question dans le but de critiquer la conduite de M. Taylor, mais j'ai laissé entendre que ses autres devoirs le retenaient à son bureau et que, cela étant donné, il devait y avoir un autre inspecteur que lui.

M. HYMAN. Il n'y avait pas d'autre inspecteur que M. Taylor dans le sens propre du mot, c'est-à-dire pas d'autre personne qui se tenait constamment sur les lieux. En rédigeant le décret en conseil, j'ai pris soin d'appeler l'attention des commissaires sur ce point et de leur demander de dire si, à leur avis, le département avait agi assez prudemment en ce qui a trait à cet édifice.

## HOTEL DES POSTES D'OTTAWA.

M. R. L. BORDEN : Où en sont rendus les travaux de l'hôtel des postes d'Ottawa, à l'heure qu'il est ? Si je ne me trompe, ils sont en voie d'exécution depuis deux à trois ans et ont coûté $172,000 environ. Le bruit court que la toiture n'est pas en bon ordre, qu'elle s'affaisse ou que les appuis se déjettent, que beaucoup d'eau s'est infiltrée dans l'édifice, que les enduits sont endommagés que le tout n'est pas dans un état très satisfaisant. On dit aussi que le ministre a déjà cru nécessaire d'ouvrir une enquête au sujet de certaines irrégularités. Le ministre voudra-t-il nous dire quand les travaux seront parachevés, quelle est la cause d'un retard aussi considérable et si une enquête a eu lieu relativement à des irrégularités commises au cours de la construction ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics : Ce que l'honorable député dit de l'état de cet édifice est du nouveau pour moi. On ne m'a pas dit ni laissé entendre que rien de semblable avait eu lieu.

L'hôtel des postees proprement dit est virtuellement parachevé ; certains accessoires manquent mais le département s'en occupe actuellement.

La Chambre comprendra que l'exécution des travaux a été difficile parce que l'étage inférieur servait de bureau de poste et

qu'il fallait procéder à la reconstruction avec beaucoup de soin.

Quant aux irrégularités dont parle l'honorable député, j'ai entendu raconter il y a quelques mois certaines choses concernant la conduite de l'un des fonctionnaires qui prenaient part aux travaux. Vu la source de mes renseignements, j'ai cru qu'il fallait en tenir compte. Une enquête a eu lieu. Les dépositions ont été prises sous serment et il n'y avait rien à reprocher à la personne incriminée. Je serai bien aise de déposer le dossier sur le bureau de la Chambre.

## DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. A. MARTIN (Queen, I.P.-E.) : Je demanderai au ministre des Travaux publics à quelle époque sera probablement déposée la correspondance échangée entre le Gouvernement et la compagnie des charbonnages du Dominion relativement à l'amélioration du havre de Glace-Bay, conformément à l'ordre donné par la Chambre le 21 mars.

M. HYMAN : J'espère que je pourrai déposer cette correspondance sur le bureau mercredi prochain.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : Il y a une semaine ou plus, j'ai demandé par voie de motion le dépôt de certains documents relatifs au creusement du canal de la Trent. Le ministre a eu l'obligeance de nous communiquer des papiers que j'avais demandés au sujet d'une autre question et j'espère qu'il ne tardera pas à déposer ceux qui ont trait au canal de la Trent.

M. EMMERSON : L'honorable député veut-il parler des forces hydrauliques qui appartiennent au gouvernement fédéral ?

M. SAM. HUGHES : Non, je parle des contrats, des plans et des sommes dépensées.

M. EMMERSON : On prépare ce rapport. L'expéditionnaire qui s'en occupe m'a dit que le comptable et le juriste préparent des relevés et qu'on a demandé à M. Grant un état provisoire des travaux qu'il espère recevoir dans un jour ou deux.

L'honorable G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du ministre des Douanes (l'honorable M. Wm Paterson) sur un entrefilet détaché d'un journal de Winnipeg et qui m'a été adressé. Je crois qu'il est de mon pouvoir de fournir au ministre l'occasion de nier les allégations que cette lettre semble contenir et qui ont trait au percepteur des douanes à Emerson. Ce journal raconte qu'un nommé Louis G. Gagnon, percepteur des douanes à Emerson depuis trois ans ou plus, a manifesté certaines tendances dont l'une consistait à congédier ses subalternes qui reprenaient leur emploi après que les supérieurs ou le ministre, auxquels les plaintes étaient adressées en dernier ressort, eussent tenu une enquête. Il rapporte aussi qu'on a prouvé que ce percepteur a commis soixante-cinq irrégularités et qu'après avoir été suspendu pendant plusieurs mois, il a repris l'exercice de ses fonctions alors qu'on le croyait parti pour ne plus revenir. Le journal ajoute qu'une espèce de grève couve dans le bureau d'Emerson. S'il en est ainsi, cela ne fait guère honneur au département. Si ces bruits n'ont pas de fondement, j'espère que le ministre les contredira. Il n'en a peut-être pas eu connaissance.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Non, nul article de journal ne m'a été signalé, mais je connais les détails de cette affaire. Il y a eu des malentendus à cet endroit et il n'a pas été facile de découvrir la vérité. L'inspecteur du Manitoba et des provinces du Nord-Ouest a tenu une enquête et a présenté un rapport qui semblait justifier la suspension de ce fonctionnaire. Cette punition lui a été infligée pendant quelque temps. Je dois dire que les accusations n'étaient pas suffisantes aux yeux du ministère. Nous n'avons pas cru devoir nous dispenser complètement des services de ce percepteur ni le relever de sa suspension tant que la situation demeurerait la même. Nous avons attendu le retour de l'inspecteur en chef, qui était allé en Europe remplir une mission publique. Nous l'avons ensuite envoyé sur les lieux pour tenir une enquête complète sur toute cette affaire. Après l'enquête et la réception du rapport, le percepteur reprit l'exercice de ses fonctions. Il semble régner beaucoup d'animosité et de discorde là-bas et il a été difficile de découvrir la vérité. Cependant le département a inféré du rapport très circonstancié de l'inspecteur en chef qu'il y avait lieu de réinstaller ce fonctionnaire. J'avoue franchement que je suis d'avis que, pour rétablir la concorde parmi la population et pour assurer la bonne administration de ce bureau, il vaudra mieux assigner un autre poste à ce percepteur, lorsqu'une occasion propice se présentera.

M. FOSTER : La grève bat donc son plein.

M. PATERSON : Non, il n'y a pas de grève, que je sache. Ce journal le dit-il ?

M. FOSTER : Oui.

M. PATERSON : Je n'ai pas connaissance de l'existence d'une grève.

## BUREAU DE POSTE DE GOODERHAM.

M. SAM. HUGHES )Victoria) : Je désire signaler au directeur général des Postes (l'honorable A. B. Aylesworth) une lettre que l'un de ses inspecteurs a adressée à la receveuse de la poste à Gooderham. Ce que je désire faire observer au ministre, c'est que cet inspecteur, sans qu'une enquête ait

été tenue sur cettte affaire, a pris la responsabilité de déclarer que cette receveuse était coupable d'accusations qui n'ont jamais été portées contre elle, qui ne sont pas prouvées et qui ne sauraient l'être. La lettre est ainsi conçue :

Chère madame,—Je regrette de dire qu'on a porté des accusations graves contre l'administration du bureau de poste de Gooderham. Vu que ce n'est pas la première plainte que je reçois, l'affaire est d'autant plus grave et si ces accusations sont prouvées, l'administration du bureau de poste de Gooderham devra être confiée à une autre personne, cela va sans dire. On a fait rapport au département que le contenu des dépêches confiées à la poste faisait le sujet des conversations et était divulgué dans le village. Bien que les dépêches soient strictement confidentielles, il semblerait que la population de votre village apprend des employés des détails relatifs à la correspondance qui passe par votre bureau, détails qu'elle ne devrait aucunement connaître, et que des colis postaux sont souvent ouverts et examinés à l'arrivée ou au départ.

Je désire recevoir des explications complètes à ce sujet par le prochain courrier car l'accusation est grave. Votre fille a peut-être la surveillance du bureau et, dans ce cas, vous feriez mieux de discuter sérieusement cette question avec elle.

Sincèrement à vous,
H. MERRICK,
Inspecteur des postes.

A la receveuse de la poste de Gooderham.

Je dois dire que tout le secret de l'affaire c'est qu'un nommé Pearson, qui exécute à cet endroit des travaux publics pour le compte du gouvernement fédéral, a un ami pour lequel il désire obtenir cet emploi, et qu'il n'a cessé de causer des ennuis non seulement à la receveuse mais aussi, à d'autres fonctionnaires dont il voudrait se débarrasser et qu'il taquine. Je signale cet incident au ministre et je lui déclare que la receveuse demande qu'une enquête des plus complètes ait lieu.

## RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'honorable M. M. CHAS. FITZPATRICK propose :

Que l'ordre de procéder à la troisième lecture du projet de loi (bill n° 67) tendant à modifier la loi sur la cour suprême et la cour d'échiquier soit annulé, et que le bill soit renvoyé au comité général.

Cette motion est adoptée.

## DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

Le projet de loi (bill n° 62) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer (M. Emmerson) est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.

Sur l'article 1er :

1. Est abrogé le paragraphe 3 de l'article 44 de l'Acte des chemins de fer, 1903, et remplacé par le suivant :

" 3. Il y a appel des décisions de la commission à la cour suprême du Canada sur toute question de compétence ; mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de la dite cour après demande formulée à cet effet, et après avis donné aux parties et à la commision et audition de celles d'entre elles qui ayant comparu désirent être entendues ; les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

Il y a aussi appel des décisions de la commission à la dite cour sur toute question qui de l'avis de la commission est une question de droit, pourvu que permission en ait été préalablement obtenue de la commission. Le permission de cet appel est laissée à la discrétion de la commission.

M. EMMERSON : Dans la loi actuelle, ce paragraphe se lit ainsi :

Il y a appel des décisions de la commission à la cour suprême du Canada sur toute question de compétence ; mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de ladite cour après demande formulée à cet effet, et les parties et la commission entendues ; les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

Le reste du paragraphe n'est pas modifié. La seule retouche consiste dans la substitution des mots " et après avis donné aux parties et à la commission et audition de celles d'entre elles qui ayant comparu désirent être entendues ". Ces mots remplacent les suivants " et les parties et la commission entendues." La raison de cette modification c'est qu'on se demandait si le juge avait juridiction lorsque la commission n'était pas représentée. Les commissaires ont suggéré que cette modification était à désirer.

M. R. L. BORDEN : La rédaction serait meilleure, il me semble, si vous insériez le mot " upon " avant le mot " notice " dans la version anglaise.

M. EMMERSON : Je le veux bien.

(Le paragraphe, tel que modifié, est adopté).

Sur l'article 2e :

M. EMMERSON : Cet article décrète que la commission peut recevoir preuve sous forme de déclaration sous serment ou d'affirmation par écrit dans le cas où la chose lui paraît à propos. Il décrète aussi quelles personnes pourront administrer le serment et quels documents feront preuve *prima facie.*

M. R. L. BORDEN : Le sujet de cet article pourrait faire l'objet d'un règlement adopté par les commissaires, si on revêtait ceux-ci des pouvoirs nécessaires. La présente loi ne contient-elle aucune disposition à cet effet ?

M. EMMERSON : Je crois que oui, mais il semble exister un doute quant au pouvoir que la commission a de recevoir preuve sous forme de déclaration assermentée même en

vertu d'un règlement. L'amendement a pour objet de dissiper ce doute.

M. R. L. BORDEN : Les commissaires eux-mêmes ont-ils suggéré cet amendement ?

M. EMMERSON : Oui.

M. LENNOX : Existe-t-il un précédent sur lequel on s'appuie ou bien cette disposition est-elle entièrement nouvelle ? Il y a lieu de se demander s'il est sage de permettre à la commission de recevoir preuve sous forme de déclaration sous serment contre le gré de la partie adverse. Qu'une compagnie de chemin de fer, par exemple, demande la permission de remplacer une preuve orale par une déclaration sous serment, la commission aura-t-elle le pouvoir absolu d'accorder cette permission contre le gré de la partie adverse et sans fournir à cette dernière l'occasion de faire subir un contre-interrogatoire au déposant ?

M. EMMERSON : Il semble nécessaire d'accorder ces pouvoirs étendus afin d'éviter des frais aux parties. Le but n'est pas de permettre cette preuve dans les affaires contentieuses, bien que ce pouvoir soit accordé à la commission, mais de permettre à celle-ci de recevoir preuve sous forme de déclaration sous serment ou d'affirmation par écrit dans les requêtes *ex parte* et d'éviter des frais aux parties qui se croient lésées et qui demandent justice. Supposons que la commission reçoive une requête des Territoires ou de la Colombie-Anglaise, elle pourra, aux termes de cet article, recevoir preuve à l'appui de cette requête sous forme d'une déclaration sous serment ou d'une déclaration par écrit. Toutefois, elle pourra ordonner que les parties soient entendues, si elles le juge à propos, et demander à celles-ci de faire valoir leurs raisons. Cette modification a pour but de facliter aux citoyens l'accès de ce tribunal. Un cultivateur domicilié près de la frontière et qui a un intérêt au bon entretien des traverses de chemins de fer, pourra par ce moyen facile et peu coûteux demander le redressement d'un grief. Autrement, il serait obligé d'amener à grands frais des témoins à Ottawa. Bien que ce soit laisser une grande discrétion à la commission, je crois qu'on peut le faire sans crainte, vu que c'est l'un des tribunaux les plus élevés du Canada. Car ces mots se trouvent dans l'article " dans le cas où la chose lui paraît à propos—c'est-à-dire lorsque la commission juge à propos de le faire." Naturellement, la commission, en tant que tribunal, usera avec la plus grande prudence de sa discrétion.

M. R. L. BORDEN : Quant à la preuve des faits ordinaires, tels que la signification d'un avis, il convient de permettre qu'elle se fasse sous forme d'une déclaration sous serment—cela a ordinairement lieu devant tous les tribunaux. Mais quant à la preuve relative au fond du litige, qu'on pourrait assimiler aux dépositions entendues pendant un procès, je doute qu'il faille permettre à la commission de recevoir preuve sous forme de déclaration sous serment sans fournir à la partie adverse l'occasion de soumettre le déposant à un contre-interrogatoire. Il est généralement d'usage dans les cours de justice. . . .

M. EMMERSON : Que l'honorable député me permettre de l'interrompre. J'ai oublié d'élucider un point. On m'a demandé si cette disposition était nouvelle ou si elle avait déjà été décrétée ailleurs. Si ma mémoire est fidèle, c'est le président de la commission qui en est l'auteur. Il déclare que l'expérience qu'il a acquise depuis qu'il est président de la commission le porte à faire cette proposition afin de trancher d'une manière expéditive des litiges qui sont le plus souvent d'une nature triviale et de réduire les frais à leur plus simple expression.

M. R. L. BORDEN : La commission aura ces pouvoirs et nous devons supposer, je crois, que les commissaires useront d'une très grande discrétion, j'allais, cependant, faire observer qu'il n'est pas à souhaiter que la commission admette une preuve par affidavit, sans fournir l'occasion aux intéressés d'interroger ceux qui ont fait ces déclarations par écrit, surtout quand cette preuve se raporte à ce qui forme la base même de la demande. . . .

M. EMMERSON : Mon honorable ami a raison.

M. R. L. BORDEN : Nous ne devons pas cependant, présumer que la commission. . .

M. EMMERSON : Elle exercera rarement. . . .

M. R. L. BORDEN : Ses pouvoirs de cette façon.

M. LENNOX : On vient de demander quels sont les pouvoirs généraux dont jouira cette commission quand il s'agira d'établir des règlements. Les articles 23 et suivants établissent la juridiction et les attributions de cette commission en général ; tandis que les articles 26 et suivants se rapportent à la procédure à suivre. Il est fort naturel de supposer que tous les pouvoirs que la commission jugera à propos d'accorder se trouvent compris dans ces articles.

M. EMMERSON : L'article 25 contient une disposition se rapportant aux règlements que peut établir cette commission et aux ordonnances qu'elle peut rendre.

M. LENNOX : Je ferai spécialement observer à l'honorable ministre que la commission jouit de pouvoirs considérables, et que ces déclarations peuvent avoir un effet décisif, si je puis m'exprimer ainsi. L'article 42, paragraphe 3, dit que " la déclaration ou décision de la commission sur toute question de fait qui est de sa compétence, est définitive et a l'autorité de la chose jugée devant tous les tribunaux ".

M. FITZPATRICK : L'article 44 accorde sans restriction le droit d'appel.

M. LENNOX : L'article dit : " Sauf les dispositions du présent article, toute décision ou ordonnance de la commission est finale ". Nous devons tenir compte de ces dispositions, si nous voulons déterminer si....

M. EMMERSON : L'article 44 accorde le droit d'appel dans presque tous les cas.

M. LENNOX : J'allais discuter ce point. Il nous faut décider s'il est sage d'accorder à la commission le droit d'appuyer ses décisions sur une preuve faite de la façon suggérée, c'est-à-dire par affidavit et—mais je puis me tromper sur ce point—sans permettre aux intéressés d'examiner ceux qui ont fait ces affirmations par écrit, contrairement à la pratique suivie ordinairement dans les cours de justice. J'estime que cette disposition est dangereuse. L'article 42 déclare que sauf certaines dispositions, la déclaration ou décision de la commission est définitive et a l'autorité de la chose jugée devant tous les tribunaux ". Et l'article 44 ajoute :

Il y a aussi appel des décisions de la commission à la dite cour sur toute question qui de l'avis de la commission est une question de droit, pourvu que permission en ait été préalablement obtenue de la commission. La permission de cet appel est laissée à la discrétion de la commission.

Donc, même lorsqu'il s'agit d'un appel sur une question de droit, on se trouve en face de trois difficultés. D'abord la commission doit décider si, à son avis, il s'agit d'une question de droit ; ensuite, il faut s'adresser à cette commission pour obtenir la permission d'en appeler de cette décision, et, en troisième lieu, la commission peut à sa discrétion et exclusivement, accorder ou refuser cette permission. Le Gouvernement devra étudier avec soin cet aspect de la question. J'appelle de nouveau et d'une façon toute particulière l'attention de l'honorable ministre sur cette innovation qui est très sérieuse, à mon avis.

L'honorable ministre a fait remarquer qu'il pourrait être avantageux pour un habitant de la Colombie-Anglaise de pouvoir produire l'affidavit d'un témoin au lieu d'amener ce dernier aux séances de la commission, à Ottawa. Je lui rappellerai qu'on s'attend à ce que la commission visite cette province de temps à autre. Si je ne me trompe, on constatera dans la pratique que les compagnies de chemins de fer feront cette preuve par affidavit bien plus souvent que les particuliers intéressés. Il est très facile de prévenir des dépenses inutiles en laissant à la commission le soin de déterminer le montant de ces frais. Si l'on permet à la commission d'accepter un affidavit, à la condition que celui qui a fait cette déclaration puisse être interrogé par la partie adverse, si on lui permet de régler à sa discrétion la question des frais, je crois qu'on aura accompli tout ce qu'on peut raisonnablement tenter en vue de fournir à tous les intéressés une occasion favorable de faire régler un litige sans dépenses inutiles et sans leur faire courir le très grand risque qu'à mon avis, présenteront ces affidavit à propos desquels on n'aura pas observé toutes les dispositions protectrices de la loi ordinaire.

M. EMMERSON : Les dispositions qui se rapportent à cette commission en général constituent véritablement une innovation. On a tenté une expérience ; il n'y a pas, à proprement parler, un autre tribunal semblable dans toute l'Amérique. On ne saurait même comparer la commission du commerce entre les différents états de la république voisine à la commission des chemins de fer du Canada.

Il me semble que vu la grande expérience que les commissaires ont acquise quant à leurs devoirs et à leurs fonctions, leurs vues devraient avoir une grande importance pour les membres de cette Chambre. Elles ont un grand poids pour moi. Ce que suggèrent les commissaires, à moins que cela ne constitue une réforme trop radicale ou ne viole quelque principe de notre jurisprudence....

M. HAGGART : Les commissaires ont-ils demandé cette modification de la loi ?

M. EMMERSON : Oui. Je viens de dire qu'à mon sens, on devrait suivre autant que possible les avis des commissaires, tout en tenant compte des principes de notre jurisprudence. Si je ne me trompe, cette nouvelle disposition n'est en rien contraire à la procédure suivie dans les autres cours de justice. Il s'agit simplement d'un pouvoir discrétionnaire. Il n'est pas question de savoir qui acquittera les frais, mais de prévenir des frais inutiles. Peu m'importe qui paiera ces dépenses. Nous imposons à la commission la responsabilité de déterminer si elle doit accepter ou refuser telle ou telle preuve écrite. C'est là une obligation très sérieuse. Aussi, les commissaires, chaque fois que cette question se posera devant eux, hésiteront-ils avant d'accepter une preuve semblable. Ils seront guidés par les principes de la justice et de l'équité; ils tiendront compte des circonstances, des accessoires qui se rapporteront au mal ou au grief qu'on leur demandera de faire disparaître.

Sur l'article 3 :

Est abrogé l'article de ladite loi et remplacé par ce qui suit :

" 91. Les directeurs peuvent de temps à autre déclarer et payer, sur les bénéfices nets de l'entreprise, des dividendes au taux et sur le pied de tant par action sur les différentes actions que possèdent les actionnaires dans le capital de la compagnie.

M. EMMERSON : Cette disposition a pour but de permettre aux directeurs de déclarer des dividendes, sans avoir au préalable obtenu la sanction des actionnaires. La loi actuelle ne contient pas cette disposition, mais elle n'a jamais été observée sur ce détail, car les directeurs des différentes compagnies ont toujours déclaré des dividendes sans avoir pris l'avis des actionnaires. Voilà ce qui se pratique par tout le pays.

M. FOSTER : Cela s'applique-t-il à toutes les compagnies de chemins de fer ?

M. EMMERSON : Je le crois.

M. HAGGART : Qu'entendez-vous par les mots " au taux et sur le pied de " ?

M. AYLESWORTH : C'est là une expression souvent usitée en loi.

M. FITZPATRICK : Cette formule se trouve dans la loi actuelle et elle est consacrée par un long usage.

M. W. F. MACLEAN : A propos de cette question de dividendes, je voudrais demander à l'honorable ministre si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique demande, cette année, au Parlement le droit d'augmenter son capital et si mon honorable ami se propose de présenter une loi générale se rapportant à toutes les questions de ce genre.

M. EMMERSON : J'ai lu dans les journaux que cette compagnie a augmenté son capital-actions.

M. FOSTER : Va-t-elle l'augmenter encore ?

M. EMMERSON : Je l'ignore, car on ne m'a pas avisé de cela.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre sait que cette compagnie a l'intention de donner ces actions au pair à ses actionnaires au lieu de les vendre à prime et d'en verser le montant dans le trésor de la compagnie comme elle devrait le faire dans l'intérêt public, si je ne me trompe.

M. EMMERSON : Je n'ai pas charge de la conscience des directeurs de cette compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Mais vous êtes le gardien des droits du peuple, et si la loi relative aux chemins de fer ne contient aucune disposition assurant cette protection au public, on devrait la modifier dans le sens que je viens d'indiquer. La compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien et toutes les autres grandes corporations jouissant de franchises publiques, ont un devoir à remplir envers le pays. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien retire des bénéfices en imposant une taxe sur le trafic qu'il transporte ; conclusion logique : si, au lieu de les vendre au pair à ses actionnaires, la compagnie vendait ces actions à prime et en portait le montant à ses recettes, elle pourrait abaisser son tarif de transport plus facilement qu'elle ne le ferait d'après le système qu'on se propose de suivre. Si la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien a l'intention qu'on lui prête, il est du devoir de l'honorable ministre des Chemins de fer de modifier la loi des chemins de fer de façon à prévenir un pareil état de choses.

M. EMMERSON : En supposant qu'on opère le changement suggéré par mon honorable ami et que ces compagnies soient forcées de vendre leurs actions, que ferait-on des primes ? Elles tomberaient dans le trésor de la compagnie qui a le pouvoir de les partager entre les actionnaires. Cela n'est pas violer les principes qui gouvernent toutes les corporations et que l'on doit respecter quand il s'agit du chemin de fer canadien du Pacifique ou de toute autre compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Ne s'ensuit-il pas que si la compagnie accapare cet argent pour le porter à son actif, la commission des chemins de fer aurait raison de diminuer les taux de transport des marchandises, si le public demandait cette réforme ? Evidemment le Parlement serait bien excusable d'accomplir ce que je lui demande de faire depuis longtemps, c'est-à-dire d'établir un tarif maximum pour le transport des voyageurs. Si la compagnie a un actif des plus prospères—c'est le cas du chemin de fer du Pacifique-Canadien aujourd'hui—et si on lui permet d'augmenter encore cet actif en y ajoutant le montant de ces primes, le Parlement et la commission des chemins de fer auront raison de réduire les taux de transport exigés par cette compagnie sur toute sa ligne.

Je demande au premier ministre si le Gouvernement se propose de protéger le peuple de ce pays dans une question aussi importante que celle-ci. Il ne serait pas bon de permettre au chemin de fer canadien du Pacifique ou à n'importe quelle autre grande compagnie de distribuer ses actions à ses actionnaires pour un prix moindre que celui qu'atteindraient réellement ces actions sur le marché. Ces actions doivent être vendues et la loi devra forcer les compagnies à en porter le montant à l'actif ; si le trésor de ces compagnies déborde, pour ainsi dire, on devrait exiger une diminution des taux de transport des marchandises et des voyageurs.

Ce projet de loi est d'une importance considérable parce qu'il intéresse directement la population du Canada ; à lui se rattache la question de la diminution des tarifs de transport et de la réglementation des compagnies d'une façon beaucoup plus pratique. Cette question s'impose donc à l'attention publique et son importance est telle que le Gouvernement devrait faire connaître l'attitude qu'il entend suivre sur cette matière.

M. EMMERSON : Le genre d'argumentation suivi par mon honorable ami est cer-

tainement erroné. Le simple fait qu'une compagnie ajouterait à son actif le montant de ces primes aurait pour résultat d'augmenter considérablement son capital-actions. Dans quel but ? Dans le but d'améliorer l'exploitation de sa ligne, de perfectionner son matériel roulant, de fournir au public de meilleurs avantages au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises. Tout cela serait dans l'intérêt du pays, des patrons de cette compagnie, et, nécessairement, celle-ci devrait consacrer à ces fins une certaine partie de son revenu et payer des dividendes moins élevés à ses actionnaires. Il me semble qu'il importe peu qu'on accorde aux actionnaires l'avantage d'acquérir ces actions à un prix déterminé, comme cela se fait généralement dans toutes les compagnies, ou que ces actions soient placées sur le marché et vendues à prime et que le montant de ces primes tombe dans le trésor de la compagnie pour être distribué entre les actionnaires. Ces primes appartiennent aux actionnaires.

M. W. F. MACLEAN : Non, au public.

M. EMMERSON : Aux actionnaires qui ont risqué des capitaux et qui ont droit à la plus-value que ceux-ci rapportent.

M. W. F. MACLEAN : Je repousse cette doctrine énoncée par ce gouvernement en ce vingtième siècle, et qui justifie la majoration du capital-actions, car ce n'est que cela. Nous savons ce que font d'autres compagnies. Si une banque augmente son capital-actions, les primes tombent dans le trésor de cette institution. La compagnie " Consumers Gas," de Toronto, vend ses actions à primes, mais le produit de cette plus-value tombe dans son actif, et les consommateurs de gaz de Toronto constatent qu'il s'opère une diminution continue dans le prix du gaz. J'estime que le chemin de fer canadien du Pacifique, à cause des franchises qu'il a obtenues et des obligations qu'il a contractées envers le public, est tenu d'appliquer toutes ses ressources à diminuer de toutes sortes de façons les taux de transport des voyageurs et des marchandises. A l'heure qu'il est, les actionnaires s'emparent de tous les revenus ; ils ne les partagent pas avec le public. Ils n'agissent pas avec justice envers ce dernier ; ils travaillent pour leur avantage exclusif et ils maintiennent des tarifs de transport élevés.

On a soutenu ici et dans certains parlements provinciaux, que le Parlement n'est pas obligé d'intervenir dans les cas de majoration d'un capital-actions. Que la Chambre me permette de lui expliquer comment on procède dans certains cas peu ordinaires. A Toronto, la compagnie de tramways a la haute main sur l'exploitation de l'industrie des tramways dans cette ville ; elle possède un capital-actions de $6,000,000 distribué gratuitement parmi les promoteurs de cette entreprise. Le syndicat revendit ces actions au public et, aujourd'hui, les premiers $1,000 que rapporte chaque jour l'exploitation de ces tramways, servent à payer l'intérêt de ces $6,000,000 d'actions majorées, alors qu'ils devraient servir à l'amélioration de la ligne et du matériel roulant, et à fournir au public le meilleur service. Mais le public n'a rien de tout cela; ce sont les actionnaires qui retirent tous les bénéfices.

Prenons comme autre exemple cette grande compagnie de développement d'énergies électriques des chutes Niagara. Elle a été constituée de la même façon. Le capital-actions a été porté à $6,000,000 partagés entre les promoteurs de cette entreprise qui, cependant, n'ont pas payé un sou de ce montant. Or, on vend aujourd'hui ces actions à 60 ou à 70, et l'on espère les vendre bientôt au pair. Dans le dernier rapport de cette compagnie on lit que ce montant de $6,000,000 a été consacré aux travaux nécessaires à cette exploitation. Tel n'est pas le cas. Le but des promoteurs, c'est de demander au public de payer l'intérêt sur des actions fictives. Le temps est arrivé de mettre fin à ce genre d'exploitation. On ne devra pas permettre à des compagnies de lancer ainsi sur le marché des actions majorées, et la loi devrait les forcer à cesser cette majoration. Il devrait y avoir dans la loi une disposition décrétant que dans le cas d'une nouvelle émission d'actions, quand celles-ci sont vendues à prime, les revenus qui en proviennent doivent retomber dans l'actif et servir de base à une diminution des droits imposés sur le peuple.

L'honorable ministre n'a pas réfuté mon argumentation, mais il a semblé plutôt excuser ce système de majoration d'actions qui s'exerce par tout le pays, à propos d'entreprises et de franchises publiques. C'est là le plus grand mal du jour. Je crois que l'heure est venue, lorsqu'il faut s'occuper d'une grande corporation comme la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, d'adopter une loi obligeant les compagnies, si elles augmentent leur capital-actions, de ne pas le céder au pair, si les actions étant mises sur le marché, atteignaient un prix plus élevé, de porter cet argent à l'actif et de réduire les taux qu'elles imposent au peuple, en un mot, de partager les bénéfices de cette émission avec le public.

Le peuple a consacré des millions et des millions pour aider cette compagnie ; il lui a accordé des millions et des millions d'acres de terre, des franchises exceptionnelles, et maintenant que la compagnie a réalisé des bénéfices qui la dédommagent amplement des frais de construction de cette route, le public a le droit de partager certains de ces avantages, ce qu'il ne peut faire qu'en obtenant une diminution des tarifs de transport.

M. EMMERSON : L'expression " actions majorées " peut flatter l'oreille de mon honorable ami, mais elle ne saurait certaine-

ment avoir la signification que lui a donnée l'honorable député dans le cas qui nous occupe. Il faut la sanction du Parlement pour que le chemin de fer canadien du Pacifique puisse augmenter son capital-actions ; cette permission ne serait accordée, je suppose, que dans le but de permettre à la compagnie de dépenser de l'argent dans l'amélioration de sa voie, et non pas pour d'autres fins. Mon honorable ami veut-il que nous adoptions une législation spéciale à l'égard du chemin de fer canadien du Pacifique ? Il visait spécialement cette compagnie et il a dit qu'à cause de l'augmentation du capital-actions et de la distribution de celui-ci entre les actionnaires, les revenus que cette compagnie retirera ne se trouveront pas augmentés suffisamment pour nous permettre de nous adresser à la commission des chemins de fer pour lui demander de diminuer le tarif de transport exigé par cette compagnie. Mon honorable ami doit savoir que la réglementation des taux de transport du chemin de fer canadien du Pacifique sur une grande partie de cette voie ferrée, n'est pas du ressort de la commission des chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre me permettra-t-il de l'interrompre un moment ?

Quelques honorables DEPUTES : A l'ordre ! à l'ordre !

M. EMMERSON : Je veux terminer. Mon honorable ami sait aussi que cette exception en faveur du chemin de fer canadien du Pacifique a été accordée en vertu d'une législation que, si je ne me trompe, il a lui-même appuyée lorsqu'elle a été soumise au Parlement.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui dire que j'ai entendu le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) déclarer ici même qu'à l'heure qu'il est, les taux de transport des marchandises sur le chemin de fer canadien du Pacifique sont réglementés par la commission et que les privilèges spéciaux dont cette compagnie jouissait ont été annulés à la suite de négociations quelconques ?

M. EMMERSON : Sur le chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau.

M. W. F. MACLEAN : Non. Avant que ce débat prenne fin, je pourrai citer cette déclaration. Je crois que l'honorable ministre de la Justice confirmera mes paroles, lorsque je dis qu'il a avancé cela en cette Chambre. Tout tend à démontrer que l'honorable ministre se trompe et qu'on devrait forcer par une loi générale le chemin de fer canadien du Pacifique, et tous les autres chemins de fer à se servir de leur capital-actions de façon à réduire les tarifs de transport qui sont un véritable fardeau pour le public. C'est la première fois que cette question est soulevée ici. Voici un chemin de fer qui a obtenu de grands privilèges, des franchises considérables, d'énormes subventions en argent et en terres, et maintenant les actionnaires de cette compagnie s'enrichissent. Cependant leur capital-actions était tout majoré, nous savons cela.

Un honorable DEPUTE : Oh !

M. W. F. MACLEAN : Au moins les actions communes qui ont été cédées au syndicat qui, lui, les a distribuées entre ses amis au prix de 10 et de 15 cents au dollar. Aujourd'hui ces actions sont cotées à 176.

M. EMMERSON : A 172.

M. W. F. MACLEAN : Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises sur le chemin de fer canadien du Pacifique sont arrêtés de façon à rapporter un intérêt sur ces actions vendues à 176, bien qu'on les ait données pour rien à l'origine. Si on permet aujourd'hui, à cette compagnie de continuer à émettre des actions au pair à ses actionnaires qui, eux, peuvent les vendre à 160 ou à 170, car cela est aussi certain que nous sommes sûrs que le soleil nous éclaire, c'est le trafic qui devra rapporter assez de bénéfices pour payer un intérêt sur chaque dollar de ces actions. On devrait protéger le public en insérant dans la loi des chemins de fer des dispositions opportunes.

Nous traitons la question des dividendes. L'honorable ministre a cru devoir en parler, mais maintenant, un état de choses a surgi qui devrait le forcer à s'occuper de l'émission des actions des différentes compagnies dans les circonstances que nous rappelons ici. J'espère qu'avant la fin de ce débat, il trouvera un moyen quelconque de faire disparaître ce mal.

Sur l'article 4.

M. EMMERSON : Cette modification a pour but de permettre au ministre d'approuver une partie d'un tracé de chemin de fer. Afin d'avancer la construction d'une voie ferrée, il est nécessaire souvent aux promoteurs de l'entreprise de demander que le ministre approuve le tracé. On peut ne pas avoir tous les renseignements que le ministre exigerait pour approuver ou non la carte et le tracé de ce chemin de fer ; d'autre part, l'intérêt public, celui de la compagnie et de tous les intéressés peuvent exiger qu'on approuve le tracé d'une partie ou d'une section de ce chemin. Le fait s'est produit fréquemment depuis que je suis ministre, et je me suis toujours demandé si le ministre des Chemins de fer avait bien le droit d'approuver cette carte et ce tracé en détail et non pas en totalité.

M. HAGGART : L'ancienne loi mentionnait simplement le point d'où devait partir une voie ferrée et celui où elle devait s'arrêter ; elle laissait à la compagnie intéressée le choix de la route ; le dépôt des plans

n'était qu'un détail insignifiant et le ministre n'avait pas le pouvoir de changer le tracé de la ligne. Certaines compagnies de chemins de fer de la Colombie-Anglaise ayant usé de leurs privilèges pour construire des stations sur leurs propriétés situées en dehors d'une ville, ou pour établir des petites villes rivales de celles déjà fondées, la loi fut modifiée de façon à prévenir des injustices semblables. Le projet de loi qui nous est soumis accorde au ministre des pouvoirs très étendus ; si, par exemple, une compagnie reçoit la permission de construire une ligne entre Toronto et Ottawa, le ministre pourra, en vérité, l'obliger à faire passer sa ligne aux endroits qu'il lui plaira de choisir entre ces deux points. C'est là un privilège qu'on devrait accorder au Parlement et non pas à l'exécutif seul. Il peut être nécessaire d'accorder au ministre le pouvoir d'approuver le tracé d'une partie d'un chemin de fer afin de ne pas retarder la construction de cette voie, mais cela est bien différent du fait de lui accorder le pouvoir de fixer lui-même le tracé de cette voie ferrée. Il peut arriver qu'un ami politique —je ne dis pas que ce Gouvernement puisse être influencé de cette façon. . .

M. EMMERSON : Vous me surprenez.

M. HAGGART : Il peut arriver qu'un ami politique demande instamment au ministre de faire passer un chemin de fer dans telle partie de son comté, parce qu'il y aura là des partisans du Gouvernement, au lieu de faire passer cette voie dans une autre partie du même comté dont les habitants partagent des opinions politiques contraires au Gouvernement.

M. EMMERSON : Si mon honorable ami (M. Haggart) avait assisté aux deux ou trois dernières séances du comité des chemins de fer. . . .

M. HAGGART : Je n'ai jamais manqué une réunion.

M. EMMERSON : Je ne porte pas d'accusation contre mon honorable ami, mais il arrive quelquefois qu'il soit absent de ces réunions.

M. HAGGART : J'ai toujours assisté à ces assemblées.

M. EMMERSON : En tout cas, cette question a été discutée au comité des chemins de fer, et ce bill a pour objet de donner effet aux vœux du Parlement quant aux tracés des différents chemins de fer. Les deux points entre lesquels le Parlement permet à une compagnie de construire une voie ferrée ne sont pas ce qu'on doit surtout considérer ; la population qui demeure entre ces deux points est très intéressée et le ministre doit voir à ce qu'on lui rende justice. Dans sa sagesse, le comité des chemins de fer a exigé qu'on exhibât une carte du tracé projeté, dans le but de permettre aux membres du comité de décider dans quelle partie du pays cette ligne particulière devra être construite.

L'article 122 a pour but d'obliger le ministre des Chemins de fer et des Canaux à mettre à exécution les désirs du Parlement sur ce point, et à voir à ce que la ligne passe par les endroits désignés par le Parlement. Il s'est élevé des cas où le ministre avait approuvé un tracé que, dans la suite, la compagnie intéressée avait demandé à la commission des chemins de fer, qui a des pouvoirs très étendus sous ce rapport, de changer de douze à quinze milles du tracé premier. Si l'article 122 permet cela, il ne signifie absolument rien, mais s'il ne décrète pas qu'avant qu'une compagnie de chemin de fer envoie une carte, il lui faudra faire un tracé, je ne comprends plus l'anglais. Cet article exige que la route soit localisée sur la carte et qu'il appartient au ministre de déterminer si cette route doit être suivie ou non.

M. R. L. BORDEN : Admettons tout cela ; le point soulevé par mon honorable ami (M. Haggart), c'est que cette question devrait être soumise non pas à l'exécutif, mais à la commission des chemins de fer laquelle étant un tribunal indépendant, pourra la régler plus facilement et avec plus d'équité.

M. EMMERSON : Le ministre doit exécuter ce que le Parlement a décidé sous ce rapport, et je dis que la carte déposée devant le comité des chemins de fer devrait être la base de ce tracé. Cet article que nous discutons se rapporte aux sections dont le ministre pourra approuver le tracé, et il est nécessaire dans l'intérêt public qu'il en soit ainsi. Les compagnies de chemins de fer ne sont pas toujours prêtes à construire immédiatement toute leur ligne, mais elles n'aiment pas à retarder la construction d'une partie très nécessaire de la voie projetée pour la simple raison qu'elles ne peuvent fournir tous les détails de la construction de toute la route. On a donc cru agir sagement en demandant ce pouvoir qu'à mon avis, le ministre des Chemins de fer et des Canaux ne possédait pas.

M. BERGERON : Pour quelle raison, mon honorable ami a-t-il préparé cet amendement ? Je ne faisais pas partie de la Chambre quand la loi de 1903 concernant les chemins de fer a été adoptée, mais il me semble que, dans cette circonstance, le Parlement et même le Gouvernement se sont départis de grands privilèges. Ce qui me frappe le plus, aujourd'hui, dans tout ceci, c'est que le Gouvernement veut reprendre tous ces privilèges, non pas pour le bénéfice du Parlement mais pour lui-même. Mon honorable ami a-t-il en vue quelque cas qui rende nécessaire cette modification de la loi ? A-t-il quelque raison spéciale d'agir comme il le fait ?

M. EMMERSON : Je sais que dans deux ou trois circonstances on m'a demandé d'approuver le tracé de sections sur le chemin

de fer canadien du Pacifique ou sur l'une des lignes qui se rattachent à ce dernier, et encore sur d'autres chemins de fer. Ces compagnies n'ont pu me fournir les renseignements que je demandais quant à la construction de toute la ligne projetée, mais elles m'ont donné toutes les informations nécessaires sur ces parties qu'elles voulaient construire immédiatement. On m'a demandé d'approuver le tracé de ces sections, mais je n'étais pas certain que j'eusse le pouvoir de faire cela. A mon sens, l'intérêt public exige que le ministre des Chemins de fer et des Canaux possède ce privilège, s'il doit exercer un pouvoir quelconque relativement à ces cartes et à ces tracés.

M. HAGGART : L'honorable ministre a parfaitement raison en disant que cet article a pour but de lui donner le pouvoir d'approuver le tracé de certaines parties d'une voie ferrée. Il croyait qu'à moins que le tracé de toute la route ne fût soumis et approuvé, il ne pouvait approuver le tracé d'une partie de cette route. Avec l'ancienne loi, l'enregistrement du tracé était assez simple ; on déposait au bureau du ministre une carte indiquant tous les endroits où devait passer le chemin de fer projeté. La loi exigeait cela en vue de l'expropriation. Ce tracé était aussi déposé dans les différents bureaux d'enregistrement des comtés où devait passer ce chemin de fer.

Ce que je combats, c'est d'accorder au ministre le droit de dire à une compagnie de chemin de fer : Vous ne construirez pas votre ligne à cet endroit, mais à vingt-cinq ou à trente milles plus loin. Quelle est la réponse du ministre à cette objection ? Il dit que le ministre doit mettre à exécution les vues du Parlement et celles du comité. Comment pourra-t-il connaître l'opinion de ce dernier sur une question qui, peut-être, n'aura jamais été soumise au comité ?

M. EMMERSON : Le ministre soumet toujours ces questions au comité.

M. HAGGART : Comment le ministre peut-il connaître l'opinion du Parlement sur des questions de ce genre ? Ne vaut-il pas mieux laisser à la compagnie intéressée le soin de construire le plus rapidement, le plus directement et avec le plus grand soin possible sa ligne entre les deux points fixés par le Parlement, que d'accorder au ministre le pouvoir de fixer lui-même le tracé de ce chemin de fer ? Pourquoi ne pas attendre de la compagnie intéressée qu'elle adopte un meilleur tracé entre ces deux points ? Cela ne vaut-il pas mieux que de l'obliger à se rendre auprès du ministre qui, ainsi que je l'ai déjà dit, peut être influencé par d'autres raisons indépendantes de l'intérêt général du pays ? Mais toutes ces récriminations sont inutiles, puisque la loi actuelle accorde ce pouvoir au ministre. La seule question soumise au comité, c'est de savoir si le ministre peut exercer ce pouvoir quand il s'agit d'une partie de chemin, et si nous devons lui accorder, relativement à ces sections, le pouvoir général dont il jouit lorsqu'il s'agit du tracé de toute la route.

J'estime que le pouvoir donné au ministre ne peut être exercé par ce dernier, ainsi que mon honorable ami le disait quand il a d'abord fait insérer cet article dans la loi, que dans le but de prévenir les injustices qu'on pourrait commettre envers des localités particulières traversées par la route dont le tracé a été adopté par le Parlement. Cela équivaut à dire qu'aucune compagnie de chemin de fer n'aura le droit de tenir la dragée haute à une ville ou à un village et de dire aux citoyens de telle ou telle localité : Si vous ne m'accordez pas le droit de passage et certains autres privilèges, je vais établir ma station à un mille ou deux de votre ville et je fonderai peut-être une autre ville à cet endroit. On devrait accorder, soit à la commission des chemins de fer, soit au ministre des Chemins de fer et des Canaux, le droit d'empêcher ces injustices, mais je crois qu'il n'est ni nécessaire ni sage d'accorder un pouvoir général au ministre quant au tracé d'une voie ferrée et, à mon avis, l'intérêt même du Gouvernement demande que cela ne soit pas fait.

M. EMMERSON : Qu'on me permette d'expliquer brièvement l'interprétation que je donne à cet article. J'estime que l'action du ministre est d'une nature judiciaire et qu'elle doit être basée sur une preuve quelconque. J'ai toujours interprété ainsi la loi ; le ministère a publié des règlements concernant les avis à donner à toutes les parties intéressées, au sujet des requêtes me demandant d'approuver des cartes et des tracés. Tous les chemins de fer et toutes les villes intéressées doivent recevoir l'avis nécessaire ; en outre, le requérant doit fournir au ministre l'original ou la copie de la carte qu'on a soumise au comité des chemins de fer, lorsqu'on lui a demandé de constituer civilement en corporation la compagnie intéressée.

M. HAGGART : Le droit du ministre ne se limite pas à cela.

M. EMMERSON : Il peut demander d'autres informations.

M. HAGGART : Et user de son propre jugement.

M. EMMERSON : Mais il doit agir en sa qualité de juge, car ce n'est pas un acte d'administration. Je n'ai peut-être pas atteint l'idéal rêvé par mon honorable ami.

M. HAGGART : C'est une nouvelle façon de comprendre les devoirs imposés au ministre.

M. EMMERSON : Je crois que c'est là l'interprétation qu'il faut donner au statut, et j'espère que je saurai observer au moins en ce qui regarde les cartes et les tracés qu'on me demande d'approuver.

M. HAGGART : Je me préoccupe de ce que fera votre successeur.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que si le comité des chemins de fer prend une décision quant au tracé que doit suivre un chemin de fer, on devrait mentionner celle-ci dans le statut. Je ne vois pas comment le ministre pourrait mettre ensuite à exécution certaines intentions indéfinies que la majorité ou que certains membres du comité pouvaient avoir dans l'esprit, mais qui ne sont aucunement indiquées dans le statut. A mon point de vue, l'argument de l'honorable ministre ne subsiste plus, quand il invoque de semblables raisons.

D'abord, avant l'adoption de la loi actuelle des chemins de fer, il fallait que ce pouvoir fût attribué soit au comité des chemins de fer du conseil privé soit au ministre des chemins de fer lui-même ; et du reste il importait peu que ce pouvoir fût attribué à l'un ou à l'autre, puisque, en première analyse, c'est toujours le ministre qui avait la haute main. Le temps n'est plus où le comité des chemins de fer du conseil privé exerçait des pouvoirs judiciaires relativement aux réclamations et aux vœux de ce genre ; car nous avons inauguré un nouveau régime, et aujourd'hui nous avons créé un tribunal indépendant revêtu de pouvoirs encore plus étendus que ceux dont jouissait autrefois le comité des chemins de fer du conseil privé. Quant au pouvoir dont il est question dans l'article à l'étude, c'est un de ceux qui ont été réservés au ministre des Chemins de fer. Comme l'a fait observer, à bon droit, mon collègue (M. Haggart) il ne s'agit pas tant, pour le moment, de débattre l'amendement même que le système général du Parlement, et s'il est permis de discuter ce système un instant, je me demande si le Parlement a obéi à une sage inspiration en créant cette exception ? Ne serait-il pas plus conforme à l'objectif visé par la loi des chemins de fer et à l'intention du législateur que ce pouvoir fût exercé par le tribunal indépendant que nous avons créé plutôt que par le ministre des Chemins de fer ? Dans l'hypothèse où le ministre, en rendant sa décision en pareille matière, se placerait uniquement au point de vue judiciaire, il serait possible que son successeur donnât une interprétation toute différente au statut. Au demeurant, il n'y a rien dans le texte du statut qui prescrive que la décision du ministre doive reposer sur des considérations d'ordre judiciaire, et ainsi en prenant initiative, il peut toujours obéir à des inspirations d'ordre politique plutôt qu'à des considérations d'ordre judiciaire.

Voilà qui me semble peu sage à un double point de vue. D'abord, il ne convient pas que le ministre soit exposé à subir la pression d'influences politiques, comme la chose peut arriver, par suite de cette disposition législative. En outre, s'il y a lieu de donner une décision judiciaire, dans le but de protéger une ville ou un village quelconque, sur le parcours de la route, le tribunal indépendant que nous avons établi peut accorder cette protection plus facilement que l'individu qui, pour le moment est titulaire du portefeuille des Chemins de fer et des Canaux. Voilà l'argument formulé par mon collègue (M. Haggart), argument, à mon avis, fort probant et touchant à une question de haute importance. Cette protection, qui fait le fond de l'argumentation du ministre des Chemins de fer et des Canaux, la commission des chemins de fer est bien plus en mesure de la donner que le ministre lui-même. Il est évident que le ministre est fatalement exposé à subir la pression d'influences qui ne sauraient s'exercer auprès de la commission des chemins de fer et les heureuses conséquences qui pourraient découler de l'exercice du pouvoir attribué au ministre par l'article 122, se réaliseraient encore mieux par l'attribution de ce pouvoir à la commission des chemins de fer.

M. FITZPATRICK : La critique formulée par le chef de l'opposition s'adresse moins à l'amendement proposé qu'au système même qui sert de base à la loi en question. Il importe donc de bien se rendre compte de la portée de ce système, afin de savoir s'il est souhaitable de prendre une orientation aussi accentuée que celle suggérée par le chef de l'opposition. A mes yeux, l'attribution que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a mission d'exercer est plutôt d'ordre politique que judiciaire. Le Parlement accorde la personnalité civile à une compagnie et lui attribue le pouvoir de construire un chemin de fer, disons de A à E ou à proximité de ces points, sous la réserve qu'elle est tenue de faire passer sa ligne par les points intermédiaires B, C et D. La disposition à l'étude oblige le ministre à veiller à l'exécution des instructions du Parlement relativement au tracé de la ligne.

Voilà l'obligation qui incombe au ministre des Chemins de fer et des Canaux qui, à cet égard, représente le Parlement. Il est tenu de veiller à la fidèle exécution du tracé indiqué dans la charte. Voilà le système de la loi en discussion. Que le chef de l'opposition veuille bien se reporter à l'article suivant et il verra qu'il existe deux fonctions bien distinctes et bien autonomes remplies par deux corps tout à fait distincts et autonomes. D'abord vient la fonction d'ordre politique remplie par le ministre, lorsqu'il est tenu de se prononcer sur le choix du tracé de la ligne, en donnant son approbation à la carte de la route. Une fois que le ministre a donné sa sanction à cette carte, alors la question passe de la direction politique du ministre à l'autorité judiciaire de la commission. Ainsi, la commission a autorité pour se prononcer sur l'emploi des pentes et tout ce qui se rattache d'une façon immédiate à la construction de la ligne;

mais quant au tracé de la ligne, il faut qu'au préalable il reçoive l'approbation du ministre. Reportez-vous à l'article 122 et vous verrez que le ministre veille à ce que la compagnie dresse et lui soumette, en duplicata, une carte indiquant le tracé général de la ligne projetée du chemin de fer, les gares de tête, ainsi que les principales villes et localités que doit traverser la voie ferrée. Il doit veiller à ce que cette ligne, de A à E indiquée dans la charte, passe par les points intermédiaires, également désignés sur cette carte. Voici le texte en question :

La compagnie préparera une carte indiquant le tracé général de la ligne projetée du chemin de fer, les terminus, les principales villes et principaux endroits par où doit passer la voie, avec leurs noms, les chemins de fer, les rivières navigables et celles à marée, s'il y en a qui seraient traversées par la voie, ainsi que ceux qu'il peut y avoir dans un rayon de trente milles du chemin de fer projeté ; et généralement, les traits physiques du pays à travers lequel ce chemin doit être établi ; et elle donnera toute information supplémentaire ou autre que demandera le ministre.

L'amendement actuellement proposé tend à trancher une difficulté à laquelle a donné lieu l'interprétation littérale du texte de l'article 122. Dans sa teneur actuelle, cet article prescrit la confection d'une carte dans son intégralité, à partir de la tête de la ligne d'un chemin de fer jusqu'à son terminus et ce n'est que lorsque la carte du tracé est dressée pour toute la ligne que le ministre a le droit de lui donner son approbation.

L'objet de l'amendement est d'autoriser le ministre à faire ce que l'application pratique de la loi l'a forcé de faire ; c'est-à-dire qu'il l'autorise, sans attendre l'établissement complet du tracé de la ligne, du commencement à la fin, à donner son approbation à certaines sections en particulier, avant que la carte générale soit terminée. Une fois que le ministre a ainsi exercé son initiative, la compagnie du chemin de fer est tenue de se conformer à l'article 123.

M. BERGERON : Que le ministre se reporte au paragraphe 3 et il verra que ce tracé peut se modifier de nouveau, et de l'agrément du ministre des chemins de fer.

M. HAGGART : C'est bien là la question à élucider ; que le ministre nous explique la chose.

M. FITZPATRICK : A mon avis, dans le plan primitif déposé au ministère et approuvé par le ministre, le tracé est fixé de telle façon que la commission n'a plus le droit de le modifier. Elle a peut-être le droit de modifier le tracé, les pentes et autres choses semblables, mais d'une façon subordonnée à l'approbation de l'exécutif. Le plan primitif, déposé au ministère et approuvé par le ministre, désigne les sections et même les lopins de terre à exproprier à l'usage du chemin de fer. Quant à la carte en question, elle doit désigner clairement la route du chemin de fer, et le tracé de façon générale.

M. HAGGART : Le tracé en particulier ; c'est plutôt ce que je pense.

M. FITZPATRICK : L'honorable député me permettra de lui dire qu'il ne s'agit pas ici d'argumentation mais d'interprétation du statut. Le texte porte : " Nulle modification, nul changement, ne sera apporté au tracé général de la ligne du chemin de fer, tel qu'approuvé par le ministre, à moins que la modification ou le changement n'ait reçu au préalable l'approbation du ministre." En d'autres termes, quand le ministre donne son approbation à la carte du tracé, il approuve le tracé général de la ligne du chemin de fer et il ne saurait être apporté de modification, essentielle au moins, à ce tracé, comme par exemple, la construction d'une ligne se dirigeant est-ouest, au lieu de suivre la direction nord-sud, sauf le cas plus haut mentionné. L'établissement du tracé dans son ensemble reçoit l'approbation du ministre, à titre d'acte politique. Mais une fois qu'il a donné sa sanction au tracé dans son ensemble, alors c'est aux commissaires qu'il appartient d'approuver tous les détails relatifs à la construction—les plans, devis, et livres de renvoi. Ce sont les commissaires qui se prononcent d'une façon définitive sur la construction du chemin de fer. Il ne sert à rien de s'attarder à discuter des questoins sans réalité, ou à se livrer à des dissertations qui ne tendent qu'à créer de fausses opinions. L'attitude du député de Lanark-sud (M. Haggart) au sujet de l'approbation donnée par le ministre, est parfaitement exacte. S'écarter du système actuellement en vogue ici en pareille matière, ce serait se départir entièrement d'un principe appliqué de temps immémorial, principe qui veut que la question du tracé des chemins de fer soit laissée à l'initiative politique du ministre et que le Gouvernement en porte la responsabilité. Quant aux détails de construction, c'est là une question qui est soumise à la réglementation des commissaires et à l'égard de laquelle ils exercent une initiative d'ordre judiciaire, tout comme le ministre exerce une initiative d'ordre politique.

M. R. L. BORDEN : Voici, si je ne me trompe la situation créée par la loi : une compagnie de chemin de fer est dotée d'une charte l'autorisant à construire un chemin de fer de A à D en passant par B et C. Il est évident que ni le ministre, ni les commissaires des chemins de fer ne sauraient modifier cette situation, Mais entre A et B, entre B et C, et entre C et D, il existe une certaine latitude relativement au tracé du chemin. La question se pose : est-ce au ministre qu'il appartient de prendre ces décisions à titre d'actes politiques ? La décision de ces questions incombe-t-elle au ministre, à titre d'acte politique, ou au conseil des commissaires, à titre d'acte judiciaire, au d'acte administratif, si on le préfère ?

M. FITZPATRICK : Voilà la question.

M. R. L. BORDEN : Pour mon propre compte, je ne sache pas qu'il existe d'objection contre l'amendement, pourvu que le ministre puisse convenablement et légitivement exercer ce pouvoir. A mon avis, il serait convenable de l'autoriser à se prononcer sur la question du tracé, si on peut établir que ce soit là, à proprement parler, une question d'ordre politique. C'est là, toutefois, un point sur lequel le ministre de la Justice n'a pas réussi à me convaincre. S'il y a une question politique dans le tracé de la ligne, c'est au Parlement, il me semble, qu'incombe le droit de se prononcer à cet égard dans la charte. Quant à la question du tracé de la ligne, entre A et B, ou B et C, ou entre C et D, même après avoir prêté l'oreille aux observations du ministre, je ne vois pas encore qu'il y ait lieu d'attribuer la décision de cette question au ministre des Chemins de fer, plutôt qu'au conseil des commissaires des chemins de fer. Le Parlement se prononce sur la question, au point de vue parlementaire, lorsqu'il délivre sa charte autorisant la construction du chemin de fer entre les points désignés. Indépendamment de cette considération, ne serait-ce pas faire acte de sagesse que d'abandonner aux commissaires des chemins de fer, le soin de se prononcer, après avoir instruit les vœux des parties intéressées, sur toutes les questions qui peuvent se présenter, plutôt que d'attribuer ce pouvoir au ministre qui rendrait sa décision à titre d'acte politique ? Le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) affirme qu'il n'envisage pas ces questions au point de vue politique, et sans doute, j'emploie ici le mot politique dans le sens le plus large, c'est-à-dire que ce sont des questions d'intérêt public, mais, ajoute-t-il, c'est au point de vue judiciaire qu'il faut les envisager.

M. EMMERSON : Pardon. A mes yeux, les questions sur lesquelles j'ai à prendre décision sont d'ordre politique, dans la mesure où j'exécute les vœux du Parlement ; mais je prétends que le ministre des Chemins de fer doit agir judiciairement en tenant un juste compte des conséquences de la loi et de toutes les circonstances. Peu importe, du reste le qualificatif employé, " politique " ou autre.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, il a affirmé, en premier lieu, qu'il déciderait ces questions, à l'instar du conseil de la commission des chemins de fer, après avoir entendu les parties intéressées.

M. EMMERSON : Sans perdre de vue l'intention du Parlement.

M. R. L. BORDEN : C'est le texte même du statut qui fait foi de cette intention. Le ministre a fait allusion aux débats qui se déroulent devant le comité de cette Chambre. A mes yeux, lorsqu'il s'agit de connaître avec certitude l'intention du Parlement, ce serait faire acte de sagesse, que de s'en référer au texte du statut. Il n'est guère possible de demander au comité l'interprétation du statut, lorsqu'il n'a pas consigné sa pensée dans le texte même de la loi. Alors, tout se résume, en dernière analyse, à ce que nous venons d'affirmer : Si le Parlement s'est prononcé sur la question au point de vue politique, pourquoi ne pas abandonner à la commission des chemins de fer, le soin de se prononcer sur le tracé de la ligne, en dehors de toutes les influences politiques—et ici j'emploi le mot " politique " dans le sens le moins élevé—influences qui se feront sentir, peu importe que le ministre actuel ou tout autre, soit titulaire du portefeuille des chemins de fer.

M. FITZPATRICK : J'apprécie parfaitement l'attitude prise par le chef de l'opposition, mais je tiens à élucider brièvement ma pensée. Après avoir autorisé une société à construire un chemin de fer de A à D, en passant par B et C, le Parlement possède le pouvoir inaliénable de veiller à la réalisation de l'objectif visé. Quant à la juridiction parlementaire sur le tracé du chemin de fer,elle s'exerce par le canal du ministre qui a ici mission de défendre ses actes. Ainsi, à mon avis, le ministre exerce une juridiction politique, en ce sens qu'il agit à titre de mandataire du Parlement envers lequel il est responsable de l'exécution des volontés parlementaires.
parlementaines.

M. FOSTER : Sans doute, mais dans une certaine mesure seulement ?

M. FITZPATRICK: Dans la mesure prévue par la charte.

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer réclame le pouvoir de dévier le tracé du chemin de fer, à son gré, entre les points désignés par le Parlement. Ce débat est d'un vif intérêt. Le Parlement autorise la construction d'un chemin de fer de A à D, touchant à certains points intermédiaires. A mon avis, ce tracé n'est pas susceptible de modification, et toute autre considération doit céder le pas aux intérêts bien entendus de la voie ferrée ; comme les questions relatives aux pentes, aux courbes, et autres, l'objectif visé étant la construction de la voie ferrée la plus propre au service. Le ministre le comprend, il peut surgir certaines questions relativement au tracé, et il est possible qu'on lui demande la modification de ce tracé, de façon à ce que la ligne traverse un certain village situé entre les têtes de lignes désignées dans la charte.

Les commissaires, de concert avec la compagnie du chemin de fer semblent généralement se ranger à l'avis qu'il faut faire passer le chemin de fer par ce village. Ici la question se pose : faut-il dévier le tracé du chemin de fer, de façon à le faire passer à travers ce village ? Alors

voici ce qui arrive : nous tombons précisément dans l'écueil que nous cherchions à éviter ; nous voilà en proie aux machinations, aux influences de partis, aux considérations d'ordre politique. Un partisan influent du Gouvernement demeurant dans ce village veut que le chemin de fer y passe, et en cela il est appuyé par tous les habitants de cette localité. La compagnie du chemin de fer et les commissaires opineront peut-être que pareille modification du tracé n'améliore nullement la route ; qu'ils seraient bien aises de voir ce chemin de fer traverser la terre de chaque cultivateur, si la chose était possible, mais elle ne l'est pas ; et dévier le tracé vers ce village c'est établir une route de nature inférieure. Mais le ministre intervient ici, en disant : "Je vais me prononcer sur la question." Ni le Parlement, ni les commissaires n'ont rendu de décision à cet égard et le ministre de s'écrier : "Je vais tout décider." Qu'on le remarque bien, ce n'est pas entièrement au point de vue judiciaire qu'il se placera pour rendre sa décision, puisqu'il est le ministre, c'est-à-dire, l'homme qui doit son portefeuille aux suffrages populaires, qui est maintenant à son poste par la force de ces suffrages, et que tant qu'il demeure ministre, il est susceptible de subir la pression de certaines influences. Bref, il modifie le tracé du chemin de fer au niveau de son jugement, et dans l'intérêt bien entendu du chemin de fer ; mais souventes fois il arrive que tout en déclarant qu'il consulte les plus chers intérêts du chemin de fer, c'est l'intérêt même du parti qui l'emporte. Le ministre a beau faire un signe de dénégation, il n'en est pas moins vrai que souvent les choses se passent ainsi.

M. FITZPATRICK : Le Parlement n'a-t-il pas décidé que c'est au ministre qu'il appartient de régler tous ces détails ? Le texte porte que la carte du tracé contiendra les renseignements voulus pour mettre le ministre en mesure de décider dans le sens le plus favorable aux besoins du moment, relativement au tracé mentionné par le Parlement. Le texte de la loi est catégorique :

La compagnie dressera une carte... indiquant les traits physiques du pays à travers lequel ce chemin de fer doit être établi et elle donnera toute information supplémentaire ou autre que demandera le ministre.

Preuve que le Parlement a voulu que le ministre exerçât sa juridiction, subordonnément, toutefois, a l'obligation de rendre compte au Parlement de l'exercice de cette juridiction.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, le Parlement a bien voulu la chose, mais il s'agit de savoir s'il a fait en cela acte de sagesse.

M. FITZPATRICK : Citons un cas de fréquente occurrence. La loi autorisant la construction d'un chemin de fer, détermine le tracé et décide que le chemin de fer atteindra certains points, "dans la mesure où la chose est possible". Il n'est pas rare de rencontrer dans le texte de la charte cette expression "dans la mesure où la chose est possible". A coup sûr, le ministre doit exercer sa discrétion ; il doit tenir compte des conditions physiques, de façon à constater s'il est possible d'établir le tracé projeté. Il exerce cette juridiction à lui déléguée par le Parlement subordonnément à la condition qu'il sera tenu responsable envers le Parlement de l'exercice de cette juridiction.

Voilà la loi aujourd'hui en vogue, et qui nous régit depuis nombre d'années. Je ne saurais me prononcer au sujet de la loi antérieure à 1903, mais si je ne me trompe, le ministre a exercé pareils pouvoirs avant la création de la commission des chemins de fer.

M. HAGGART : Non d'après l'interprétation donnée à la loi de cette époque, bien que le ministre eût le pouvoir d'approuver d'une façon générale le tracé du chemin de fer, le Parlement ne lui avait pas attribué le droit d'apporter de modification quelconque au tracé : c'est là l'avis exprimé par le ministre de la Justice du jour.

M. EMMERSON : Le chef de l'opposition nous a dit qu'il n'est guère facile de demander au comité l'interprétation du statut au sujet de la route clairement définie dans la charte. Cela peut être vrai d'une façon générale. Mais certains incidents peuvent surgir au sein de ce comité, qui jettent quelque lumière sur le sens du texte employé dans la charte. Ainsi, il y a quelques jours, le comité des chemins de fer a été saisi d'une demande en obtention d'autorisation pour la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit désigné, dont j'oublie le nom, mais ayant son terminus à un certain endroit du comté de Bruce ou à proximité de cette localité. Le tracé de ce chemin de fer était clairement désigné en lignes de couleur rouge bien prononcées, suivant une direction générale en relation avec certaines localités intermédiaires entre les terminus. Or, il me semble qu'en prenant une initiative basée sur l'article 122 le ministre aurait pu, à fort bon droit, tenir compte de cette carte, puisqu'elle a exercé une certaine influence sur l'attitude prise par les membres du comité, en approuvant cette loi. Le ministre en prenant une initiative, doit tenir compte de tous renseignements que dans sa sagesse, le Parlement a cru utile de mettre à sa disposition. Il est possible que la décision du ministre soit d'ordre politique, et je ne révoque nullement en doute la proposition formulée par le ministre de la Justice à cet égard. Cette décision est peut-être politique en ce sens que le ministre des Chemins de fer et des Canaux donne son interprétation de l'intention du Parlement et émet son avis sur toutes les circonstances de la question. Mais en même temps, je maintiens que l'interprétation légitime de

l'article 122 est que le ministre doit, au sens judiciaire tenir compte de la topographie du pays ainsi que de l'intention du Parlement au sujet du tracé que doit suivre la voie ferrée, et des villes qu'il doit traverser. Outre cette carte, il doit y avoir un état indicatif et descriptif des localités que devra traverser ce chemin de fer, une fois que le ministre se sera prononcé à cet égard. Sans doute, on ne saurait obliger la compagnie à éviter toute déviation quelconque du tracé précis de sa ligne indiqué sur la carte présentée au comité des chemins de fer ; mais il faut tenir compte des levers des plans, des études et de la topographie du pays. Quand bien même le texte de la loi porterait que le chemin de fer devra traverser une certaine ville, s'il est constaté, d'après l'avis des ingénieurs, que cette disposition n'est pas susceptible d'application et que la chose est impossible, le ministre des Chemins de fer et des Canaux est autorisé à tenir compte de ce fait et de toutes les autres circonstances, en donnant ou en refusant son approbation.

M. BERGERON : Mais les commissaires autoriseraient-ils un tracé dont l'exécution serait impossible ?

M. EMMERSON : Après que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a étudié la question, alors toutes les questions relatives aux courbes, aux pentes, aux déviations de tracé deviennent l'objet de l'étude des commissaires. C'est ainsi que j'interprète la loi.

M. FOSTER : Toutes ces explications ne font qu'embrouiller davantage la question : je n'y entends plus rien. En prêtant l'oreille aux explications du ministre de la Justice, je croyais avoir saisi le fil de l'argumentation ; mais les observations du ministre des Chemins de fer m'ont de nouveau replongé dans les ténèbres. Cela tient peut-être à un manque de perspicacité chez moi.

M. FITZPATRICK : C'est probable.

M. FOSTER : Je maintiens, toutefois, mon observation, en raison de la divergence d'opinion entre le ministre de la Justice et le ministre des Chemins de fer.

M. EMMERSON : La divergence n'est pas aussi prononcée que cela.

M. FOSTER : Le ministre de la Justice a cité ce texte portant qu'un chemin de fer doit se diriger en tel sens, ou passer par tels endroits dans la mesure où la chose est susceptible d'exécution. Que faut-il entendre par ces mots ? Invoquant l'autorité du ministre lui-même, je pourrais dire qu'il s'agit de constater s'il serait possible d'obtenir une route possible pour une voie ferrée, en passant par telles ou telles localités ou à proximité de ces endroits, et dans quelle mesure la route devra s'éloigner ou se rapprocher de ces endroits.

S'il en est ainsi, à qui, de la commission ou du ministre, appartient-il de se prononcer sur les difficultés à vaincre, dans la construction du chemin de fer ? Le Parlement a enlevé ces pouvoirs au ministre pour les confier à trois experts. Il leur incombe de décider toutes les questions se rattachant aux pentes, aux courbes et aux difficultés de construction. Puis, s'il y a lieu de dévier la voie ou de modifier le tracé dans un certain sens ce sont encore ces experts qui sont appelés à se prononcer sur cette question. Mais ici le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'écrie que ces questions relèvent de sa juridiction et que s'il surgit quelque difficulté de construction qui nécessite la déviation du tracé primitif, c'est à lui qu'il appartient de se prononcer à cet égard. Or, la raison d'être de la création de cette commission c'est précisément le besoin de lui soumettre toutes ces questions se rattachant aux difficultés d'établissement de la voie ferrée ainsi qu'au meilleur tracé à suivre eu égard aux courbes, pentes ou déclivités quelconques et autres questions de ce genre. Et où le ministre s'arrêtera-t-il, une fois entré dans cette voie ?

En effet, il veut aller encore plus loin, revenir sur les délibérations du comité, étudier certaines cartes à peine entrevues pendant quelques courts instants, par les membres du comité ; cartes qu'ils ont peut-être étudiées et sur lesquelles ils ont exprimé leurs suffrages. Or, c'est tout cela que le ministre veut exhumer, et étudier, pour rendre une décision. En réalité, le ministre s'arroge le droit de prononcer sur le tracé de la route définitivement fixée par le Parlement ; il s'attribue la faculté de donner des décisions sur toutes sortes de questions d'ordre technique. On le sait, lorsque le ministre, se fondant sur des raisons qui lui semblent concluantes, s'arroge le pouvoir de dévier et de modifier le tracé d'un chemin de fer entre les terminus fixés dans la charte, cette modification s'inspire soit de considérations d'ordre technique soit de considératoins d'ordre politique. Si la modification du tracé s'appuie sur les raisons d'ordre technique, ce sont les experts qui doivent être les meilleurs juges en pareille matière.

Si le ministre s'inspire de considérations d'ordre politique, le ministre devrait-il demander qu'on lui attribue ce pouvoir, et pour notre propre compte, après avoir créé une commission dans le but de soustraire, dans la mesure du possible, cette question aux influences politiques, allons-nous revenir à nos vieux errements ?

Sir WILFRID LAURIER : Cette question a été débattue, sous tous ses aspects, il y a trois ans passés, à l'époque de la refonte de nos lois relatives aux voies ferrées et au moment de la création de la commission des chemins de fer. Alors, nous avons mûrement étudié les arguments qu'on a fait valoir au-

jourd'hui dans le statut même créant la commission des chemins de fer. Nous avons décrété que l'exercice du pouvoir actuellement en discussion serait attribuée au ministre des Chemins de fer, au lieu d'être confié à la commission. Notre initiative, à cet égard, s'est appuyée sur des raisons que je développerai plus tard, au cours de mes observations.

Le projet de loi dont la Chambre est actuellement saisie ne tend pas à modifier l'intention alors exprimée par le Parlement, dans la teneur du statut, mais bien à perfectionner le texte de la loi. Dans la loi votée en 1903, il est décrété que, lorsque le Parlement décide la construction d'un chemin de fer d'un certain point à un autre, de A à D, en passant par B et C, ce n'est pas à la compagnie seule cherchant à construire le chemin qu'il appartient de choisir le tracé, mais que l'établissement de ce tracé doit être déterminé par une autre autorité. A cette époque, le Parlement fut d'avis que la faculté d'approuver le tracé doit être attribuée au ministre. Aujourd'hui, le ministre nous dit : Dans l'exercice de la faculté qui m'a été attribuée, je constate qu'il serait préférable que je fusse autorisé à modifier le tracé et je demande l'amendement de la loi en ce sens. D'après l'intention qu'il a exprimée en 1903, le Parlement autorise le ministre a approuver le tracé du chemin de fer. Ici se dresse l'objection soulevée par le député de Lanark-sud (M. Haggart), qui a mûrement étudié la question des chemins de fer et révoque en doute la nécessité de pareilles dispositions législatives. Il faut abandonner à la compagnie, dit-il, le soin d'établir un tracé, puisqu'elle est intéressée à choisir la meilleure route. Jusqu'ici tout est parfait ; l'argument est légitime et si, en fixant le tracé, il ne fallait tenir compte que de l'intérêt de la compagnie, l'argument serait très concluant. Il y va de l'intérêt de la compagnie de faire choix de la meilleure route possible. Infailliblement, elle choisirait la route qui conviendrait le mieux à ses intérêts. Mais on affirme à bon droit qu'en pareille matière il faut tenir compte non seulement des intérêts de la compagnie, mais de ceux du public, et c'est précisément parce que le public est intéressé à la chose que nous avons accordé au ministre le droit de surveillance.

Si j'ai bien saisi le sens des paroles du chef de l'opposition (M. R. L. Borden), ainsi que l'argumentation du député de Toronto-nord (M. Foster), ce pouvoir de surveillance sur le tracé du chemin est tout à fait légitime et il importe de ne pas abadonner à la compagnie le soin de choisir définitivement son propre tracé ; seulement ils prétendent qu'il faut confier ce pouvoir de surveillance non pas au ministre, mais bien à la commission des chemins de fer. A leur avis, il faut donc prendre une nouvelle orientation, et mettre au rancart le système établi il y a trois ans, alors que nous avons confié cette juridiction au ministre, puis l'attribuer à la commission créée en 1903. A l'époque de l'adoption de cette loi, la commission ne fut pas autorisée à exercer pareille surveillance. Au demeurant, la chose importe peu et on pourrait faire valoir nombre de puissants arguments dans un sens ou dans un autre. Les honorables députés ont observé, à fort bon droit, que le ministre serait peut-être susceptible de se laisser influencer par des considérations d'ordre politique et que c'est là sans doute, le motif qui nous a portés à confier l'exercice de ce pouvoir au ministre plutôt qu'à la commission des chemins de fer. Si on confie aux commissaires des chemins de fer ce pouvoir de surveillance, il serait alors virtuellement impossible d'interjeter appel de leur décision ; ils donneraient des raisons préremptoires à l'appui de leur approbation ou désapprobation du tracé ; ils pourraient modifier le tracé projeté ou l'approuver dans sa teneur. Mais il y a certains arguments qui militent puissamment en faveur de l'exercice de ce pouvoir par le ministre : d'abord le ministre s'appuie sur le puissant levier de l'opinion publique ; en outre, il est responsable envers le Parlement de toute décision qu'il peut rendre ; il est sujet à la censure parlementaire, il est tenu d'appuyer ses actes sur des raisons qui rallient l'approbation du Parlement. Rappelons ici brièvement un cas qui se présente fréquemment. Voici une ligne de chemin de fer à construire; il y a une rivière à traverser, les ingénieurs de la compagnie placent la traverse à un certain endroit, à une distance d'un demi-mille peut-être d'un village ou d'une ville en progrès. Aussitôt, les citoyens de la ville qui sont d'avis que le chemin de fer doit traverser leur localité s'empressent de faire appel au ministre. Tout le monde en conviendra, si les difficultés de construction sont telles qu'on puisse traverser la rivière aussi facilement, avec autant d'économie, en passant par la ville, qu'en adoptant un tracé à un ou deux milles de la ville, alors il faudrait obliger la compagnie à passer par la ville, au bénéfice du centre de la population.

M. SAM. HUGHES : Et y ériger une gare.

Sir WILFRID LAURIER: Effectivement Il est possible qu'il y ait des difficultés de construction qui s'y opposent. La compagnie dira au ministre : "Il y va de notre intérêt de traverser la rivière à un autre endroit ; car le tracé choisi augmentera les frais de construction, grèvera d'un plus lourd fardeau nos finances." Le ministre devra donc prendre une décision et comme il a présent à l'esprit la crainte du Parlement et la puissance de l'opinion publique, il est permis de croire qu'il rendra une décision dans un sens judiciaire, dans la mesure où ce mot judiciaire peut s'appliquer en pareille matière. Si ce pouvoir

était confié à la commission, cela constituerait-il une plus grande garantie ? L'honorable député (M. Foster), dit que le ministre serait exposé à subir la pression des influences politiques. J'en conviens, mais observons que le ministre est tenu d'agir avec impartialité à l'égard du public comme envers la compagnie du chemin de fer, et il doit se rappeler qu'il est sujet à censure, s'il commet quelque acte répréhensible.

A mon avis, c'est là un des pouvoirs dont le ministre se débarrasserait volontiers ; car dans pareilles circonstances, il est toujours difficile d'exprimer une opinion. Etant donné que le ministre soit revêtu de ce pouvoir, il est tenu d'en assumer la responsabilité et la crainte de la censure parlementaire est, à mes yeux, la meilleure garantie en faveur du public. Si l'on juge utile de confier ce pouvoir aux commissaires des chemins de fer, je me rallierais assez volontiers à cet avis. Cependant, lorsque le Parlement vota cette loi, il y a trois ans, il déclara d'une voix unanime et sans subir l'influence du Gouvernement qu'il convenait de confier ce pouvoir au ministre et non pas à la commission, et je ne sache pas qu'il ait été en lieu de regretter cette décision. Si l'on convient que le principe est légitime, alors il faut reconnaître que l'amendement proposé par le ministre s'impose à l'approbation. Si j'ai bien saisi le sens des paroles du député de Lanark-sud (M. Haggart), il affirme que la compagnie du chemin de fer doit jouir du plein pouvoir de choisir son tracé à son gré, et cela sans restriction. Si je ne me trompe, il affirme qu'il faut abandonner à la compagnie, le soin d'exécuter les volontés du Parlement, sans qu'elle soit soumise à cet égard à la juridiction des commissaires ou du ministre des Chemins de fer.

M. HAGGART : Si l'exercice de ce pouvoir est nécessaire, il importe que ce ne soit pas un pouvoir d'ordre politique ; et alors il faudrait l'attribuer à la commission des chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN : Les chemins de fer se construisent dans une large mesure, au bénéfice de ceux qui demeurent dans la contrée comprise entre ses gares de tête, et bien qu'il soit facile d'établir le tracé des gares de tête, il importe de prêter l'oreille aux vœux des populations qui demeurent des intérêts à faire valoir. Il est possible que ce soit des intérêts de nature locale, mais enfin ils méritent considération. Voici à mon avis, ce à quoi vise l'amendement : il veut que les populations demeurant dans le territoire compris entre les terminus soient en situation de faire valoir auprès du Gouvernement les raisons militant en faveur de la déviation du tracé ; et si l'intérêt public demande pareille déviation, il devrait exister quelque autorité à laquelle on puisse interjeter appel.

Je crois que la proposition est raisonnable et que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux doit être investi d'un pouvoir discrétionnaire. La responsabilité ministérielle est une doctrine fondamentale en Canada, et je n'ai aucune objection à ce que l'honorable ministre soit chargé de cette responsabilité.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre a insinué que dans les questions de cette nature l'honorable ministre des Chemins de fer reflète plutôt l'opinion publique que la commission des chemins de fer. La conclusion logique de ce raisonnement est que la commission devrait être abolie et le ministre chargé seul de régler toutes les questions relatives aux tarifs, aux passages à niveau, et le reste. Ce que propose l'honorable député de Lanark (M. Haggart) n'est pas une dérogation à la loi générale des chemins de fer de 1903.

L'article qui réserve ce pouvoir au ministre paraît faire exception au dispositif de cette loi, et l'honorable député (M. Haggart) pense que cette exception ne doit pas être maintenue. Dans les cas que l'honorable premier ministre a mentionnés, la commission des chemins de fer peut aussi efficacement que le ministre des Chemins de fer et des Canaux lui-même sauvegarder les intérêts du public. L'honorable ministre nous dit qu'il faut s'en rapporter à la carte qui est soumise d'habitude au comité parlementaire ; mais si ce comité désire que nous consacrions une attention spéciale à quelque tracé intermédiaire désigné sur la carte, alors ce tracé doit être spécifié dans le bill. Si vous négligez ce détail important, l'honorable ministre est tenu de s'en rapporter lui-même à la carte et au compte rendu sténographique des débats en séance du comité des chemins de fer, afin de se rafraîchir la mémoire, ce que la commission peut faire aussi bien que lui.

Sir WILFRID LAURIER : Lors de l'institution de la commission, ce pouvoir particulier a été spécialement réservé au ministre, non pas à la commission.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement.

Sir WILFRID LAURIER : La commission a reçu l'attribution de pouvoirs d'un caractère bien plus juridique que celui relatif à l'approbation de tracés de chemins de fer. Quant à moi, je n'en fais aucune différence et je suis sûr que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux ne serait pas fâché d'être relevé de cette obligation pour en charger la commission ; il serait soulagé de nombreux tracas et de bien des ennuis. Mais est-il sage de nous départir de la politique que nous avons adoptée en 1903 ? Supposons qu'un chemin de fer doive passer dans le voisinage d'une ville prospère et qu'il y ait lieu de se prononcer entre deux tracés ou parcours. Il s'agit de décider si c'est l'intérêt de la municipalité ou celui de la compagnie qu'il faut ménager,

et si c'est la commission ou le ministre, comme à présent, qui doit donner cette décision. Je le répète, je n'ai de prédilection marquée ni d'un côté ni de l'autre, mais je dois reconnaître la justesse de l'argument qui tend à établir que le public et peut-être aussi la compagnie auront plutôt satisfaction du ministre, qui en décidera sous sa responsabilité ministérielle.

M. SAM. HUGHES : Je me permettrai de faire voir à l'honorable premier ministre comment on agit dans ces cas. Il se rappelle les efforts qu'il a fallu faire pour amener le Canadian-Northern à passer près du vieux village de Battleford. Etait-ce le public ou n'étaient-ce pas plutôt les propriétaires de terrains dans ce village qui étaient intéressés. La fondation du village de Lloydminster fut retardée de plusieurs années, grâce au ministre de l'Intérieur qui avait les yeux sur un autre emplacement. Il y a encore la ville de Dauphin. A l'époque de sa fondation, plusieurs propriétaires fermiers auraient voulu que l'emplacement de la ville fût établi sur leurs terres, et il en résulta que deux villages furent créés à peu de distance l'un de l'autre. On y envoya des habitants avec la promesse de les intéresser dans l'entreprise. L'emplacement naturel était celui qu'occupe actuellement Dauphin. Les habitants s'étaient établis sur les terres, sur une distance de 2 ou 3 milles chaque côté de l'emplacement. Si le ministre eut été chargé d'un pouvoir discrétionnaire, je n'hésite pas à dire que, dans bien des cas, les parties intéressées n'auraient pas été traitées avec autant de justice que par la commission. L'honorable premier ministre connaît le cas de Battleford ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est nous faire beaucoup d'honneur ; je suis heureux de dire que nous n'avons pas succombé à la tentation.

M. HUGHES : Non, parce qu'il en coûtait trop cher.

Sir WILFRID LAURIER : Exactement.

M. FITZPATRICK : Il ne faut pas oublier que si, dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire ou de ses prérogatives, le ministre des Chemins de fer et des Canaux commet une injustice envers une compagnie, celle-ci peut interjeter appel à la commission non pas seulement un appel de pure forme, mais un appel effectif. L'article 130 de la loi des chemins de fer dit :

Si la compagnie veut faire quelque déviation, changement ou modification dans le chemin de fer ou quelque tronçon du chemin de fer déjà construit ou dont le tracé a simplement été sanctionné comme susdit. . .

Les plans en profils, etc.

—doivent, de la même manière prescrite à l'article 123, être soumis à l'approbation de la commission, qui peut les sanctionner, et, une fois ainsi sanctionnés . . .



M. R. L. BORDEN : Cela me paraît être contradictoire.

M. FITZPATRICK : Oui, mais c'est là en toutes lettres.

M. FOSTER : Un appel du créateur à la créature.

M. FITZPATRICK : Et quelle est la restriction imposée à la commission ? La restriction est comprise dans l'article 130, dernier alinéa, qui stipule que les commissaires n'auront pas le droit d'autoriser un changement concernant les points terminaux seuls ; ils ont un pouvoir absolu soumis à appel sous tous autres rapports.

M. LENNOX : Cette prescription se trouve-t-elle exprimée dans le nouvel article 5, qui doit remplacer l'article 123, lequel stipule que la commission ne doit pas autoriser une déviation de plus d'un mille de celle qu'a autorisée le ministre ?

M. FITZPATRICK : Cette prescription sera discutée plus tard. Je discute pour le moment les prescriptions qui résultent de la loi que nous voulons amender, parce qu'il s'agit des mérites d'une loi en vigueur, et non des amendements proposés à cette loi. Nous nous occupons présentement de la disposition de la loi qui investit le ministre du pouvoir de déterminer le tracé d'un chemin de fer, et la commission des chemins de fer, du pouvoir de fixer en dernier ressort ce tracé. Cette distinction existait dans la loi, antérieurement à 1903, car, comme je l'ai déclaré—et j'ai vérifié depuis l'exactitude de ma déclaration—l'ancienne loi stipulait que c'était au ministre à déterminer le tracé de la ligne, et au comité du conseil privé de régler finalement le choix du tracé. C'est cette distinction entre les pouvoirs relatifs du ministre et du conseil privé que nous avons fait revivre dans la nouvelle loi. De nos jours, le ministre continue à exercer les pouvoirs que lui conférait l'ancienne loi et la commission actuelle exerce ceux de l'ancien comité des chemins de fer du conseil privé.

M. R. L. BORDEN : Je dois avouer que j'ignorais la présence de cette anomalie dans la loi. Je crois que nous devrions la corriger.

M. FITZPATRICK : Corrigeons une chose à la fois.

M. R. L. BORDEN : Elle donne raison, en quelque sorte, à l'honorable député de Lanark-sud, parce qu'elle stipule qu'en définitive la commission peut infirmer la décision du ministre.

Après tout, cette loi n'est pas ce qu'elle devrait être. Nous avons répété à satiété, dans le cours de l'après-midi, qu'il est juste que le ministre soit revêtu de ce pouvoir, parce qu'il est responsable au Parlement. Mais il appert, aux termes de l'article 130, qu'après qu'il a déterminé un tracé et don-

né sa décision, sa responsabilité politique peut être réduite à néant par une décision en sens contraire de la commission. Les commissaires sont investis de ce pouvoir suprême et s'ils sont les juges en dernier ressort, je ne vois pas pourquoi ils ne le seraient pas en première instance. Nous n'aurions pas ainsi un ministre de la couronne élu par le peuple, responsable au Parlement et au pays, chargé de certains pouvoirs et dont la décision peut être infirmée par les commissaires des chemins de fer.

M. FITZPATRICK : Il ne faut pas perdre de vue qu'il y a toujours la responsabilité au peuple, puisqu'il y a appel des décisions de la commission au Gouverneur en conseil privé. La loi dans son entier fonctionne bien, même si certaines dispositions prises séparément présentent quelque anomalie.

M. HAGGART : L'honorable ministre de la Justice a une interprétation toute différente de la mienne et je suppose qu'il a raison. Que fait la compagnie en premier lieu? Elle dépose ses plans, profils, etc.

Si la compagnie veut faire quelque déviation, changement ou modification dans le chemin de fer ou quelque tronçon du chemin de fer déjà construit ou dont le tracé a simplement été sanctionné . . .

La compagnie peut interjeter appel à la commission.

. . . comme susdit, un plan, un profil et un livre de renvoi pour la partie du chemin de fer à changer. . .

Ce n'est pas le plan dans sa totalité tel qu'approuvé par le ministre, mais le plan d'une partie seulement de la ligne construite ; s'il y a une erreur dans la détermination du tracé, la compagnie elle-même peut en appeler à la commission. Laissez-moi illustrer par un exemple cet aspect de la question dont l'honorable ministre a dit qu'il valait mieux en laisser l'application à l'honorable ministre des Chemins de fer. A la présente session, le Pacifique-Canadien demande l'autorisation de réduire la distance qui sépare Toronto d'Ottawa, en raccourcissant sa ligne entre Carleton-Place et Sherbot-Lake. L'honorable député de Lanark-nord dit : "Ah ! vous voulez raccourcir votre ligne, eh bien, le tracé le plus court est par le village de Lanark." Ce tracé peut coûter quatre fois plus cher qu'un autre. Mais avant de prendre une décision sur ce point, les représentants de la compagnie se présentent devant le ministre des Chemins de fer pour faire fixer le tracé entre Sharbot-Lake et Carleton-Place. L'intention de la compagnie serait d'adopter un autre tracé, plus direct, plus économique et plus acceptable sous tous les rapports dans l'intérêt public, avec raccordement à Carleton-Place. Mais l'honorable député intervient, et dit : "Non, vous servez mieux mes intérêts politiques en construisant par voie de Lanark, et vous devez vous exécuter, malgré que le tracé soit de 4 milles plus long." Le ministre imposera à la compagnie l'obligation d'encourir ce surcroît de dépenses et cette dernière aura pour toute satisfaction le plaisir de savoir que le ministre est responsable au Parlement. La compensation n'en vaut pas la peine.

Sir WILFRID LAURIER : Que ferait l'honorable député dans les circonstances ?

M. HAGGART : Je ferais tout le contraire. Je dirais à la compagnie de chemin de fer : " Construisez votre ligne de la meilleure façon possible pour desservir le plus convenablement la population entre Toronto et Ottawa ; choisissez votre tracé." De la sorte, la compagnie pourrait construire directement, économiquement et rapidement, ce que rendra impossible la loi qui nous est soumise. Vous dites à la compagnie : Avant de pouvoir adopter le tracé le plus direct et le meilleur enfin pour opérer ce raccordement, il vous faut obtenir l'assentiment—inspiré par des motifs politiques—de l'honorable ministre des Chemins de fer ; et le ministre des Chemins de fer vous dira : " Il est indispensable, pour les fins électorales de l'honorable député de Lanark-nord, que votre chemin de fer traverse sa région, et c'est pour vous engager à nous écouter que nous vous accordons une subvention." Il est vrai que le parcours sera de 4 à 5 milles plus long, mais qu'est l'intérêt public comparé aux intérêts électoraux d'un partisan du Gouvernement.

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

## Reprise de la Séance.

M. LENNOX : J'allais dire, à six heures, au moment où M. l'Orateur quitta son siège, que plusieurs autres sujets d'étude se recommandent à l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer, même en admettant que l'article 122 renferme le principe le plus pratique. L'occasion est d'autant mieux choisie que nous sommes en train de modifier l'article 122 et que nous avons l'expérience de ce qui se passe au comité des chemins de fer. Par exemple, la compagnie de chemin de fer est tenue de produire une carte devant le comité. Je suppose qu'il est inutile de statuer que cette carte devra être détaillée, car dans la plupart des cas, la compagnie ne possède pas les renseignements voulus pour lui permettre de donner un des détails. Je constate que le comité s'efforce chaque jour de plus en plus, non seulement par l'étude des points terminaux, mais encore par l'étude des points intermédiaires, de déterminer le tracé d'un chemin de fer pour lequel on demande une charte. Malgré ses efforts, il se peut, cependant, que de grandes étendues de pays, peut-être 500 milles de longueur, gisent entre deux points définis, et il est très facile,

sur un tel parcours, de faire subir à un chemin de fer une longue déviation. Le sens de l'article 122 est manifeste. Le paragraphe de l'article 4 que nous sommes à discuter, statue qu' "avant d'approuver cette carte et ce tracé, le ministre pourra, sauf les dispositions de l'acte spécial, y faire les changements et modifications qu'il jugerait opportuns." Et plus loin : "Aucune modification, aucun changement, qui serait fait au tracé général de la ligne du chemin de fer, tel qu'approuvé par le ministre, ne sera permis, à moins que la modification ou le changement n'ait eu au préalable l'approbation du ministre."

Ceci prouve qu'il est loisible au ministre, c'est même la raison d'être de l'article, de faire dévier la ligne du tracé que le Parlement a approuvé lors du vote de la loi autorisant l'entreprise. Je crois, cependant, qu'il est impossible de discuter à fond l'article 122, sans faire allusion à l'article 123, qui fait également le sujet d'une proposition d'amendement. Nos efforts devraient tendre à insérer dans cette loi une disposition qui forcerait une compagnie de chemin de fer sollicitant une charte, à définir exactement ce qu'elle a l'intention de faire, et qui la restreindrait strictement aux conditions posées par le Parlement. Il devrait être statué dans le bill, ou il devrait être ordonné par le comité des chemins de fer, que la carte du tracé qui est soumise à ce dernier, ne doit jamais être soustraite à la garde de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux. Autrement, il est impossible de savoir, le fait est que l'honorable ministre n'a pas d'autre moyen de s'en assurer, si réellement l'intention du Parlement a été respectée.

Je mentionnerai un ou deux autres points et je demanderai à l'honorable ministre de réserver la discussion de cette disposition pour plus tard, vu son importance capitale et l'absence ce soir, de plusieurs des honorables députés qui s'y sont intéressés. Puisque l'article 122 prescrit que: "la compagnie préparera une carte indiquant le tracé général de la ligne projetée du chemin de fer, les terminus, les principales villes et principaux endroits par où doit passer la voie," et le reste, il me semble que nous pourrions très convenablement statuer que le ministre aura le pouvoir de ne changer que dans les détails le tracé d'un chemin de fer. Je ne proposerai aucune rédaction particulière, car je veux seulement dire que le ministre des Chemins de fer ne doit pas être investi du pouvoir de construire pratiquement un autre chemin de fer que celui qui a été autorisé par le Parlement, et que la Chambre et le comité des chemins de fer doivent connaître le tracé général de la ligne, d'une extrémité à l'autre. Plusieurs mots ont été omis dans la proposition d'amendement à l'article 122. Celle-ci ressemble au texte primitif, jusqu'au mot "commission", dans la huitième ligne. Après cela, il est statué spécialement sur la détermination du tracé d'une partie seulement de la ligne, et à mon sens, cette disposition est dans l'intérêt du public autant que de la compagnie. Après le mot "commission", l'article, dans le texte de la loi, dit : "aucune modification, aucun changement, qui serait fait au tracé général de la ligne de chemin de fer, tel qu'approuvé par le ministre, ne sera permis, à moins que la modification ou le changement n'ait eu au préalable l'approbation du ministre." Ces mots ne figurent pas dans la proposition d'amendement.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Lennox) les trouvera dans l'article suivant.

M. LENNOX : Je vois en effet quelque chose qui ressemble à cela dans l'article suivant ; je ne saurais dire si ces mots ont la même portée que ceux de l'ancien texte. Je ferai remarquer, toutefois, que la forme du paragraphe 4 dans la rédaction primitive a besoin, je crois, d'être corrigée. Il dit : "Les dispositions précédentes de cet article ne s'appliqueront qu'à la ligne principale et aux embranchements de plus de 6 milles de longueur." Je suppose que les embranchements de plus de 6 milles de longueur tombent sous l'empire de l'article qui a trait aux embranchements de 30 milles de longueur et moins, dont la construction est autorisée par décret.

M. EMMERSON : Nous n'avons pas même besoin d'un décret pour ce qui concerne les embranchements de moins de 6 milles de longueur.

M. LENNOX : Le ministre ne m'a pas compris. Je conclus que "les dispositions précédentes" dont il est question, s'appliquent aux embranchements de 30 milles de longueur dont la construction est autorisée par décret. Je ne pense pas que ce soit l'opinion de l'honorable ministre que les dispositions spéciales qu'il veut insérer dans la loi, relativement à la détermination du tracé d'une partie seulement d'un chemin de fer, soient nécessaires par rapport à la construction d'un embranchement de 30 milles. Pour cette raison, je crois qu'il faut une modification au texte. C'est pour cela que je dis que la rédaction doit être modifiée. C'est un point à étudier. C'est exactement à cause de l'importance de cet article et de l'assistance peu nombreuse que je prierai l'honorable ministre de renvoyer la discussion sur cet article.

M. EMMERSON : Un comité spécial de la Chambre a en ce moment à l'étude quelques amendements à la loi des chemins de fer relatifs aux téléphones. L'honorable député (M. Lennox) sait, je suppose, qu'il en fait partie. Je ne vois pas qu'il soit opposé au principe que renferme cette disposition, et les amendements qu'il suggère peuvent très bien être discutés devant le comité spé-

cial qui s'occupe des autres dispositions de cette loi.

M. LENNOX : Je ne veux pas me charger de cette responsabilité. Je ne saurais dire si cette question doit être renvoyée au comité spécial. Certains députés absents devront auparavant être consultés.

M. HAGGART : Dites quelles sont vos propositions d'amendement.

M. EMMERSON : Je ne les ai pas encore préparées. Il m'en vient quelques-unes à l'esprit. J'en reçois tous les jours de nouvelles. L'association des manufacturiers m'en a fait parvenir une l'autre jour et plusieurs autres m'ont été envoyées par différentes associations. Nous pourrons discuter celles-ci quand je les aurai étudiées et que je serai prêt à les soumettre à la Chambre. Elles pourraient être soumises au comité spécial qui s'occupe de certains autres amendements à la loi des chemins de fer.

M. LENNOX : Je suppose que l'honorable ministre n'aura pas d'objection à donner au chef de l'opposition et à d'autres honorables députés une liste des amendements qu'il doit proposer ?

M. EMMERSON : Je le ferai avec plaisir. Nous ferions aussi bien d'adopter l'article 4 et les suivants et de nous occuper ensuite des questions qui occupent l'honorable député de Simcoe (M. Lennox).

M. LENNOX : Si nous les adoptions, nous ne pourrions pas les soumettre au comité. Je répète que cet article doit être modifié, même si nous admettons le principe qu'il renferme. Je ne voudrais pas le laisser adopter en l'absence du chef de l'opposition.

M. EMMERSON : Les propositions de l'honorable député constitueraient des articles à part, et ne pourront pas, je crois, être intercalées dans les dispositions existantes. L'article 122 pourvoit déjà à la garde des plans originaux des compagnies par le ministère des Chemins de fer, car il y est dit que le ministre peut exiger tous renseignements qui, dans son jugement, peuvent lui être utiles. Les règlements instituées par le ministère, copie desquels a été envoyée aux compagnies de chemins de fer, prescrivent que toute demande d'approbation d'un plan de tracé doit être accompagnée du plan ou de copies du plan qui a servi devant la commission des chemins de fer, lorsque la pétition d'autorisation lui fut présentée. Le ministère exige maintenant la présentation de ce plan, quand il procède à l'audition d'une demande d'approbation d'un plan de tracé. Les règlements stipulent aussi qu'avis soit donné à toutes les parties intéressées d'avoir à se présenter à l'audition pour faire entendre leurs objections. S'il n'y a pas d'objections et que dans l'opinion du ministre, le tracé paraît être conforme aux stipulations de l'acte d'autorisation qui autorise la construction, alors le plan de tracé est approuvé.

M. LENNOX : Si je comprends bien les derniers mots de l'article 122 qui se rattachent aux renseignements ultérieurs dont le ministre peut avoir besoin, ces mots ne s'appliquent pas aux premières procédures devant le comité des chemins de fer, mais à tous autres renseignements dont le ministre peut avoir besoin quand un plan de tracé lui est soumis, c'est-à-dire après le vote d'une loi conférant l'autorisation légale. Il n'y a rien dans l'acte, rien que j'y vois du moins, qui prescrit au ministère des Chemins de fer de garder le plan qui a été soumis au comité des chemins de fer. Voilà un point important et qu'un grand nombre de députés du comité ont considéré comme tel. Il devrait être statué dans ce sens. Dans bien des cas importants, nous avons discuté superficiellement le dispositif d'une loi, élayant pour plus ample considération, les dispositions qui ne nous paraissaient pas très satisfaisantes, et celle-ci est une des plus importantes que nous aurons jamais à discuter. Je demande à l'honorable ministre d'en remettre la discussion à plus tard, vu l'absence forcée d'une grand nombre d'honorables députés des deux côtés de la Chambre.

M. EMMERSON : Très bien. Il faut ajouter ceci, c'est que le plan qui est soumis maintenant au comité des chemins de fer, en même temps que la demande d'autorisation, ne dépend en aucune façon du ministère, mais je suppose qu'il est à la discrétion du comité des chemins de fer. Je prétends qu'en vertu de l'article 122, le ministre des Chemins de fer a le pouvoir, longtemps après, d'exiger de quiconque demande l'approbation d'un plan de tracé, de produire comme renseignements requis par le ministère, le plan ou copie du plan dont le comité des chemins de fer s'est servi.

M. LENNOX : Alors l'honorable ministre a le droit de dire " Vous devez apporter le plan que vous aviez devant le comité, afin que je le compare." Sans cela, nous n'avons pas les moyens de nous assurer si ce qui est supposé être une copie du plan original l'est réellement. Et le ministre peut-il dire la différence, s'il ne garde pas l'original ? Ce que je demande et ce que le comité demande également, je crois, c'est la garantie que ce plan soit conservé au ministère. De cette façon nous serons sûrs d'avoir devant nos yeux la preuve de ce qui a été décidé par le comité.

M. EMMERSON : Nous réserverons les articles 4 et 5.

M. HAGGART : Ai-je bien compris ? Est-ce que quand une compagnie produit un plan de tracé, avis public est donné, avant qu'aucune modification ne soit apportée à ce plan afin que le public soit entendu devant le ministre et qu'une enquête soit te-

nue avant d'opérer des modifications au profil ?

M. EMMERSON : C'est ce qui se pratique depuis six mois au ministère des Chemins de fer. Toutes les parties intéressées reçoivent avis du jour de l'audition et de la date de la pétition.

Article 6.

M. EMMERSON : Je ferai quelques modifications dans la phraséologie de cet article. Je veux insérer après le mot "voie publique," à la 8e ligne les mots "selon l'opinion de la commission," et ajouter le mot "et l'entretien," à la suite du mot "construction", à la 11e ligne. Ainsi corrigé, l'article se lira ainsi:

Si, en quelque endroit du chemin de fer, la compagnie a besoin de plus d'espace qu'elle n'en possède ou peut prendre sous l'autorité de l'article qui précède, pour donner plus de commodité au public ou de facilités aux transports, ou pour protéger le chemin de fer contre les amoncellements de neige, ou pour détourner une voie publique, ou pour substituer une voie publique à une autre, ou pour construire des ouvrages ou prendre des mesures ordonnées par la commission, sous l'empire de quelque disposition du présent acte ou de l'acte spécial, ou pour assurer la construction, l'entretien et le service convenables du chemin de fer, elle peut demander à la commission l'autorisation de prendre ce terrain pour ces fins sans le consentement du propriétaire."

M. LENNOX : Est-ce à dire que la compagnie peut employer les moyens ordinaires d'expropriation ?

M. EMMERSON : Les procédures en expropriation.

M. HAGGART : Les parties seraient averties ?

M. EMMERSON : Oui.

M. LENNOX : Il faudrait faire la demande d'après les procédures ordinaires ?

M. FITZPATRICK : Il s'agit tout simplement de l'acquisition de plus d'espace pour ces fins spéciales.

M. LENNOX : Il s'est produit au Canada un cas de substitution de voie publique. Je sais personnellement que cette disposition est très nécessaire. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux voudra-t-il expliquer la différence entre ce qu'il propose et l'article original ? L'article 139 contient une disposition générale ; quel changement y apportons-nous ?

M. FITZPATRICK : Il pourvoit en réalité à des cas nouveaux où l'expropriation peut être employée.

M. EMMERSON : L'article 130 de la loi des chemins de fer statue :

Si, en quelque endroit du chemin de fer, la compagnie a besoin de plus d'espace qu'elle n'en possède ou peut prendre sous l'autorité de l'article précédent, pour donner plus de commodités au public ou de facilités aux transports, ou pour protéger le chemin de fer contre les amoncellements de neige, elle peut demander à la commission l'autorisation de prendre ce terrain pour ces fins sans le consentement du propriétaire.

L'amendement étend la portée et rend plus clair le sens de cet article.

M. KEMP : Je suppose que ces modifications ont été demandées par la commission. L'honorable ministre peut-il nous citer des cas dans lesquels la commission s'est trouvée en présence de difficultés de la nature de celles qu'on veut faire disparaître ?

M. EMMERSON : Le président ne m'a pas cité de cas particuliers, du moins autant que je me rappelle, mais parlant dans un sens général, il a expliqué que ces amendements étaient nécessaires pour faciliter le fonctionnement de la commission et l'application de la loi.

M. KEMP : Je me demande si la commission a été mêlée aux difficultés qui ont surgi dans le district incendié de Toronto, où la compagnie de chemin de fer et les propriétaires ont eu tant de mal à arriver à une entente.

M. EMMERSON : Je n'en sais rien, mais la loi actuelle permet à une compagnie de chemin de fer d'acquérir des terrains additionnels pour protéger la voie contre l'accumulation de la neige ou autres causes semblables. L'amendement décrète que lorsque la compagnie aura à déterminer un chemin public ou à substituer un chemin public à un autre, elle pourra exproprier le terrain nécessaire lorsque cette diversion ou cette substitution aura été ordonnée par la commission.

M. KEMP : La compagnie pourra exproprier sans s'adresser d'abord à la commission ?

M. EMMERSON : La commission devra d'abord donner un ordre à cet effet ou autoriser la compagnie à prendre possession de ce terrain additionnel. La commission aura d'abord à se prononcer sur la question et cet amendement permettra ensuite à la compagnie d'exproprier le terrain que la commission aura déclaré nécessaire au chemin de fer.

M. SPROULE : Cela permet l'expropriation des chemins publics sans l'assentiment des municipalités ?

M. EMMERSON : Les autorités municipales devront être entendues. Les compagnies de chemins de fer ont le pouvoir de détourner un chemin public ou de donner du terrain en échange d'un chemin public.

M. HAGGART : Toutes les modifications demandées par la commission sont-elles incorporées dans ce bill ?

M. EMMERSON : Je ne sais pas si elles le sont toutes.

M. LENNOX : Cette disposition relative aux chemins publics est-elle nouvelle ?

M. EMMERSON : Oui.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer l'effet du deuxième paragraphe de l'article 6 ? Il a trait au certificat auquel pourvoit la loi des chemins de fer de 1888.

M. EMMERSON : Aux termes de la loi, le ministre des Chemins de fer et des Canaux est requis de donner un certificat relatif aux terrains qui doivent être expropriés, et il s'agit de savoir, si je me rappelle bien, si, après avoir donné ce certificat, ses pouvoirs cessent. Si, plus tard, la commission autorisait une compagnie à prendre des terrains additionnels, le ministre pourrait-il modifier son premier certificat, ou lui donner un effet plus étendu ?

M. LENNOX : La loi de 1888 est-elle encore en vigueur ? Je croyais qu'elle devait être abrogée.

M. FITZPATRICK : Des certificats ont pu être accordés par le ministre sous l'empire de cette loi, alors qu'elle était encore en vigueur. La question est maintenant de savoir si, ce certificat ayant été émis par le ministre, lorsque la loi de 1888 était encore en vigueur, il peut être modifié ou amplifié et le but de l'amendement est de décider ce point.

Sur l'article 7.

M. EMMERSON : Le changement consiste à substituer les mots " en payant à la cour" aux mots " en déposant dans une banque chartrée qu'il désignera, au crédit de la compagnie et de ce propriétaire ou de cette personne." C'est pour éviter tout conflit quand vient le temps de remettre l'argent. C'est le président de la commission qui a demandé cette modification.

M. LENNOX : L'amendement dit-il que le paiement fait à la cour sera au crédit de quelqu'un ?

M. EMMERSON : Non.

M. LENNOX : Comment cela fonctionnera-t-il ?

M. FITZPATRICK : C'est pour le cas où il y a contestation. Il faut s'adresser au tribunal pour obtenir un mandat d'envoi en possession. Quand l'argent est déposé en cour, il est sous la juridiction du juge, qui peut en ordonner le paiement, mais s'il est déposé dans une banque au crédit du propriétaire et de la compagnie, il peut survenir un conflit, même si la cause est jugée. Le président de la commission conseille de faire le paiement à la cour, où l'argent sera sous la juridiction du juge qui émet le mandat.

M. LENNOX : Ces paiements à la cour, fonctionnent très bien dans Ontario. L'honorable ministre sait-il si, dans les autres provinces, le même système est en vigueur ?

M. FITZPATRICK : Oui ; les paiements sont faits au crédit des parties en cause.

Sur l'article 8.

M. EMMERSON : Cet aticle est entièrement nouveau. Il s'agit de pourvoir à ces circonstances nouvelles relatives à la transmission de l'énergie.

M. W. F. MACLEAN: Les compagnies de téléphone ont éprouvé de grandes difficultés pour faire traverser les chemins de fer par leurs fils. La loi devrait contenir certaines dispositions à ce sujet.

M. EMMERSON : La compagnie actuelle pourvoit au passage des lignes de télégraphe et de téléphone, mais il n'est pas question de la transmission de l'énergie.

M. LENNOX : Dans la loi de 1903, il est dit qu'on s'en rapportera à la loi municipale de chaque province, relativement au drainage des terres. Le présent amendement ne viendra-t-il pas en conflit avec cette disposition ?

M. EMMERSON : Non.

M. LENNOX : Il est dit dans la loi de 1903, que si un cultivateur est obligé de faire passer un canal d'égoutement en dessous d'une voie ferrée, il ne peut pas être tenu à plus de dépenses que si le chemin de fer n'existait pas.

M. EMMERSON : Le présent amendement ne vient pas en conflit avec cette disposition.

M. LENNOX : Dans ce cas, il me paraît excellent.

Art. 9.

M. HAGGART : Pourquoi statuer que les locomotives seront chauffées avec de la houille et non avec du bois ?

M. EMMERSON : Les étincelles provenant des feux de bois sont dangereuses.

M. HAGGART : Dans certaines parties du pays, comme, par exemple, entre Pembrooke et Fort-William, la compagnie se servait de charbon de terre aussi économiquement, mais elle consomme du bois pour venir en aide aux colons. Le ministre a-t-il consulté les compagnies à ce propos ?

M. EMMERSON : Cet article existe déjà; le seul changement consiste dans l'addition des mots "à la sureté et au confort", à l'avant dernière ligne.

M. LENNOX : L'article donne aussi à la commission la facilité d'accorder ou de refuser l'ordre, et si la population avoisinante s'y oppose, l'ordre sera refusé.

Sur l'article 10.

M. EMMERSON : Le seul changement consiste à éliminer le mot " graves " qui se trouve dans la loi actuelle. L'article dit :

Chaque compagnie, aussi tôt que possible, et immédiatement après que les officiers principaux de la compagnie auront reçu avis de quelque accident survenu sur le chemin de fer de cette compagnie, et ayant occasionné des contusions ou blessures graves à quelque personne. . .

Le mot "graves" est supprimé, et la commission devra être informée de tout accident ayant occasionné des blessures. Le mot "graves" limite trop la portée de l'article.

On ajoute aussi les mots "ou à aucun employé de la compagnie", de sorte que si un employé de la compagnie est blessé, la commission devra en être informée.

M. LENNOX : C'est un excellent amendement.

M. KEMP : Le Gouvernement s'est-il occupé récemment de la nomination d'un fonctionnaire chargé d'instituer une enquête sur les accidents de chemins de fer ? Cette question fut débattue en 1903 et le ministre des Chemins de fer et des Canaux d'alors annonça que cette question était à l'étude. Feu M. Clarke, demanda :

Quelque officier public, et lequel, est-il tenu de faire une enquête et un rapport sur tous les accidents de chemins de fer qui se produisent au Canada ?

Et le ministre des Chemins de fer et des Canaux répondit :

Non, mais depuis les derniers accidents survenus, le Gouvernement s'occupe sérieusement de la question.

Je ferai remarquer à ce propos, que d'après une réponse à une question que j'ai posée dernièrement, il y a eu 448 pertes de vie sur les chemins de fer du Canada, durant l'exercice expiré le 30 juin 1904, et 524 durant l'exercice suivant. Durant les mêmes périodes le nombre de personnes blessées (sérieusement, aux termes de la loi actuelle) a été de 2,249 et 2,653, respectivement.

Si on considère les lois passées par d'autres pays et surtout par l'Angleterre où un fonctionnaire public est chargé de faire une enquête sur tous les accidents et d'en faire rapport au gouvernement, il me semble que le gouvernement canadien a été bien lent à faire cette nomination. Je comprends qu'aucune nomination n'a été faite et que personne n'est tenu de communiquer au Gouvernement ou à la commission les causes de ces accidents. Il arrive quelquefois que dans un but d'économie ou que par suite de l'affluence du trafic, on ne se conforme pas aux règlements établis ; ne serait-il pas plus satisfaisant pour le public et plus facile pour établir les responsabilités, si le Gouvernement chargeait quelqu'un d'établir une enquête pour son propre compte, sur tous ces accidents ?

Il me semble qu'il est grandement temps de faire cette nomination, vu surtout la promesse du ministre en 1903.



D'après la réponse que j'ai obtenue l'autre jour, j'infère que le Gouvernement ne possède aucun renseignement sur les causes de ces accidents et qu'il doit s'en rapporter aux enquêtes des coroners, lorsqu'il y a perte de vie, et à diverses autres sources de renseignements. J'aimerais à connaître les vues du Gouvernement sur cette question.

M. EMMERSON : Cette question est du ressort de la commission des chemins de fer, et elle a nommé des fonctionnaires pour s'enquérir des causes de ces accidents. L'amendement que je propose donne à la commission des pouvoirs plus étendus pour tenir ces enquêtes et elle pourra, à l'avenir, envoyer d'elle-même ses employés tenir une enquête.

L'amendement qui a été adopté, il y a un instant oblige les compagnies à faire un rapport de tous les accidents occasionnant des blessures à leurs employés. Toutes ces questions seront donc du ressort de la commission qui pourra envoyer ses employés —elle en a deux actuellement spécialement chargés de ce soin—dans toutes les parties du pays, pour s'enquérir des causes des accidents.

L'amendement augmente aussi les pouvoirs de la commission quant à l'uniformité des appareils, et elle pourra donner des ordres de son propre mouvement sans attendre l'intervention d'un particulier ou du public. Elle pourra se rendre compte de la situation par les rapports périodiques qu'elle recevra des différentes compagnies. Je ne crois pas qu'on puisse accuser le Gouvernement de négligence sous ce rapport.

M. KEMP : Il est possible que la commission ait des pouvoirs suffisants, et je vois par les "Débats" de 1903, que telle était alors l'opinion du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. EMMERSON : La commission a fait plusieurs enquêtes de cette nature.

M. KEMP : Les quatrième et cinquième paragraphes de la question dont je parlais il y a un instant à laquelle il a été répondu le 22 mars, comportaient :

4. Le Gouvernement a-t-il institué des enquêtes sur ces accidents ?

5. Dans l'affirmative, le Gouvernement soumettra-t-il les rapports de ces enquêtes à la Chambre ?

Voici la réponse :

4. Je n'ai aucun renseignement sur cette question.

5. Non.

J'en conclus que bien que la loi des chemins de fer décrète la nomination d'un employé spécial pour faire ces enquêtes et ces rapports, personne n'a été nommé à cet emploi.

M. EMMERSON : Je ne me rappelle pas exactement les termes de la question, mais elle visait l'action du Gouvernement ; or,

ces pouvoirs ont été délégués à la commission.

M. KEMP : La question disait " pour le compte du Gouvernement ".

M. EMMERSON: Je ne me rappelle ni la question ni la réponse. Deux employés ont été nommés expressément pour faire des enquêtes—MM. Duval et Lalonde—et ils en ont tenues dans différentes parties du pays.

M. INGRAM: Nous avons ici une nouvelle preuve que notre loi des chemins de fer est défectueuse. Nous avons les rapports des compagnies qui donnent le nombre des accidents sur les différentes lignes, mais la loi ne dit pas que la commission fera un rapport au Gouvernement, pour que nous sachions si des enquêtes ont été faites ou non. Je ne vois pas que cela soit dit, non plus, dans le présent bill.

M. EMMERSON : L'amendement est tout préparé et je le soumettrai au comité dans quelques instants.

M. McINTYRE : Le but de cet article est évidemment d'informer la commission des chemins de fer des accidents survenus par suite de la négligence, ou de la faute des employés des compagnies. C'est d'après la nature des blessures infligées aux voyageurs ou des dommages causés à la propriété qu'on décide si un rapport sera fait ou non. Mais il peut y avoir des accidents causés par la négligence, sans qu'il y ait blessures ou pertes de vie, et la commission devrait en être informée. Tout récemment j'ai été témoin d'un accident de ce genre. Un convoi sur lequel je voyageais s'est arrêté à mi-chemin entre deux gares, pour éviter une collision avec un autre convoi venant en sens contraire. Heureusement que la voie était très droite à cet endroit, ce qui permit aux mécaniciens des deux locomotives de voir le danger et d'arrêter les convois à temps. La négligence de la part des employés était aussi coupable que s'il y avait eu un accident grave. La commission n'en a jamais été informée et cependant ce serait de bonne administration qu'elle le soit dans tous les cas de ce genre.

M. KEMP : L'honorable ministre se procurera-t-il des renseignements sur cette question des accidents, pour savoir ce que la commission a fait ?

M. FITZPATRICK : Il pourrait se faire donner un rapport.

M. KEMP : Oui, et le déposer sur le bureau de la Chambre avant l'adoption du bill. Le ministre le fera-t-il ?

M. EMMERSON : Certainement. Je puis dire à l'honorable député de Perth-sud (M. McIntyre) que les compagnies elles-mêmes ont tout intérêt à faire des enquêtes et en font de très sévères sur les incidents semblables à celui qu'il vient de rapporter. Il comprend comme moi qu'il ne peut être dû qu'à une négligence coupable d'un employé, soit l'expéditeur des trains, ou un autre, qui avait entièrement méconnu ses instructions. Dans de semblables cas la compagnie a tout intérêt à faire une enquête sévère et le public se trouve ainsi suffisamment protégé. Je ne crois pas que la commission pourrait faire des enquêtes sur les cas de négligence des employés, non accompagnés d'accidents. Mais lorsque ces négligences occasionnent des accidents le devoir de la commission est d'instituer une enquête.

Article 11.

Est abrogé le paragraphe premier de l'article 295 de ladite loi et remplacé par le suivant :

" Tout chef de train, mécanicien, chef du mouvement, télégraphiste, chef de gare, aiguilleur ou autre employé qui est ivre pendant qu'il est en charge du mouvement de trains ou qu'il agit dans un emploi se rattachant au mouvement de trains sur un chemin de fer, est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement de dix ans."

Cet amendement ne fait qu'augmenter le nombre des employés passibles d'une peine. On m'a fait observer que la punition était trop forte et que les jurés refuseraient de conclure à la culpabilité de l'accusé qui serait envoyé au pénitencier pendant dix ans, ce qu'ils considéreraient une punition hors de proportion avec l'offense commise. C'est ainsi que la sévérité même de la loi, concourt à la faire éluder, en provoquant la sympathie des jurés en faveur du coupable. Je mentionne ce fait pour l'information du comité.

M. HAGGART : Quelle est la peine actuellement ?

M. EMMERSON : Un emprisonnement de dix ans, et l'amendement n'y change rien. Il ne fait qu'augmenter le nombre des employés passibles de cette peine.

M. LENNOX : Actuellement la loi ne frappe que les mécaniciens et les chefs de trains.

M. EMMERSON : Oui, et nous demandons qu'elle attteigne aussi les télégraphistes, les expéditeurs de trains et les aiguilleurs, qui sont tout aussi exposés, par leur négligence, par leur intempérance, à causer des pertes de vie.

M. FOSTER: Pourquoi ne pas rayer tous les noms et appliquer la loi à tout le monde?

M. INGRAM : Je suis certain que les compagnies elles-mêmes considèrent l'offence visée par cet article comme un crime et la traitent ainsi. Règle générale, elle congédient le coupable. Dans ces conditions on pourrait être plus indulgent pour une première offense et se contenter d'une amende et d'un court emprisonnement. Si l'employé n'était pas renvoyé, et s'il y avait récidive, la punition serait plus sévère.

Je vois aussi que l'ancienne loi impose une amende de $50 et un emprisonnement ne dépassant pas un mois à ceux qui procurent des liqueurs enivrantes aux employés de chemins de fer, tandis que l'employé coupable est passible d'un emprisonnement de dix ans. Les deux peines me paraissent hors de proportion, et on devrait les rendre plus égales.

M. EMMERSON : On pourrait peut-être réserver cet article.

M. FITZPATRICK : Que demande-t-on?

M. EMMERSON : De graduer la punition d'après le nombre des offenses.

M. FITZPATRICK : Je ne vois qu'une seule offense.

M. EMMERSON : Il s'agit de l'emprisonnement de dix ans. L'objection vient des employés et elle me paraît digne qu'on s'en occupe.

M. LENNOX: Un autre point que je tiens à faire remarquer et qui ressort de cette discussion, c'est celui-ci : le paragraphe 2 de l'article 295 décrète que quiconque vend ou donne des liqueurs enivrantes à un employé de chemins de fer pendant qu'il remplit son service, est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende de $50 au plus, ou d'un emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, d'un mois au plus, ou de l'une et de l'autre peines. Cette peine est très sévère, surtout si l'on songe qu'elle est imposée, que l'offense soit commise sciemment ou non. Dans beaucoup d'autres lois semblables, la peine est imposée contre ceux qui commettent l'offense sciemment et volontairement—par exemple, la loi anglaise, à l'égard de ceux qui donnent des liqueurs enivrantes aux soldats. Le ministre pourrait voir s'il n'y a pas lieu de modifier cet article de la loi.

Article 12.

Est abrogé le paragraphe 4 de l'article 303 de ladite loi et remplacé par le suivant :

" 4. Le ministre peut au besoin changer ou modifier les formules contenues en ladite première annexe, ou peut leur substituer d'autres formules, et après pareil changement ou pareille modification ou substitution la compagnie, de la manière ci-dessus prévue, préparera, fera et fournira ses rapports selon les nouvelles formules ; la compagnie donnera aussi en tout temps au ministre tels renseignements que le ministre peut à différentes époques demander pour les besoins de la statistique."

M. EMMERSON : On a constaté que les renseignements statistiques que nous fournissent les compagnies de chemins de fer sont loin d'être complets, comparés à ceux que les compagnies américaines sont obligées de transmettre à leur gouvernement. L'article 303 de la loi des chemins de fer dit que les rapports seront faits "suivant les formules indiquées dans le premier annexe de la présente loi".

M. INGRAM.

Par le bill actuel nous demandons l'autorisation de modifier ces formules, selon que le besoin s'en fera sentir. Le département est à étudier certaines améliorations dans la nature des renseignements que les compagnies de chemins de fer devront fournir et notre statistique ressemblera plus à celle que les compagnies américaines sont tenues de donner à leur gouvernement.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il une formule des renseignements qu'il se propose d'exiger ?

M. EMMERSON : Non. Nous demandons à être autorisés à modifier ces formules de temps à autre, pour que les renseignements soient plus complets. Si on se contente de changer la formule, nous serons encore obligés de nous en tenir à la formule modifiée.

M. SPROULE : Que veut dire le paragraphe 4 : la compagnie devra fournir aussi tous autres renseignements et rapports que prescrira au besoin le ministre ?

M. EMMERSON : Avec le temps, nous pouvons être à même de constater la nécessité d'avoir des renseignements plus complets, ou sous une forme différente. Grâce à cet amendement nous pourrons modifier nos formules en conséquence.

M. SPROULE : Il me semble que le paragraphe que je viens de citer donne au ministre tous les pouvoirs dont il a besoin.

M.EMMERSON : L'article commence par déclarer que " chaque compagnie sera tenue de préparer des rapports suivants les formules indiquées dans le premier annexe de la présente loi ". Ceci peut être interprété comme une stipulation dirigeante, et limiter nos pouvoirs. Nous demandons cet amendement pour faire disparaître tout doute.

M. INGRAM : Quelqu'un y voit-il des objections ?

M. EMMERSON : Il ne peut pas y en avoir.

M. LENNOX : Il me semble que le ministre aurait tout le pouvoir nécessaire, en retranchant les quatres derniers mots de son amendement. Il statue que la compagnie devra donner au ministre tous renseignements qu'il pourra exiger, de temps à autre, " pour des fins statistiques." Ces quatre derniers nots ne sont pas dans la loi actuelle et s'ils étaient retranchés du bill, l'article serait plus général.

M. FOSTER : Il pourrait s'ériger en inquisiteur.

M. EMMERSON : L'honorable député devra s'en prendre à l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) pour cela.

M. LENNOX : Je ne m'en prendrai à personne. C'est une simple remarque que je fais.

M. FOSTER : Sur les questions de cette nature, l'opinion des députés qui n'appartiennent pas à la profession légale, peut ne pas avoir grand poids, mais il est un point qui frappe l'esprit des profanes. La loi actuelle indique une formule des renseignements que les compagnies de chemins de fer sont obligées de fournir. Cette formule a été soumise lors de la discussion de la loi, et les hommes d'affaires des deux partis se sont entendus sur la nature des renseignements qu'il convient d'exiger des compagnies. Or, il me semble que quels que soient les renseignements qu'on veuille exiger des compagnies, ce devrait être en vertu d'une formule contenue dans la présente loi. Il n'est pas nécessaire de modifier ces formules tous les ans, et si des changements deviennent nécessaires, le Parlement peut les faire. De cette manière la formule continuerait à faire partie de la loi, et les renseignements seraient exigibles de par l'autorité du Parlement. Autrement, ils seraient demandés par un arrêté du ministre. Ce dernier exerce certains pouvoirs sur les compagnies de chemins de fer, mais ils ne sont peut-être pas aussi étendus que ceux du Parlement. Si autorisation est donnée au département de modifier les formules, on ne saura jamais quels renseignements ont été demandés tant que les formules n'auront pas été déposées, chaque année. Actuellement, il n'y a qu'à prendre la loi, pour connaître exactement la situation. Je n'aimerais pas à voir cette autorité enlevée au Parlement.

M. EMMERSON : Les renseignements exigés sont uniquement pour l'information du Parlement et dans l'intérêt du public. Je ne crois pas qu'il y ait danger à s'en rapporter au département pour qu'il ne s'enquiert que de ce qui intéresse le public. Il n'est pas à craindre que son ingérence dégénère en inquisition.

M. FOSTER : Nous pouvons avoir un ministre paresseux qui demanderait aux compagnies de chemins de fer. . . .

M. EMMERSON : Ce n'est pas un pareil ministre que vous avez actuellement.

M. FOSTER : Il peut changer.

M. EMMERSON : Nous essaierons de tout régler auparavant. L'amendement proposé me paraît très raisonnable. Il ne devrait pas y avoir de règle absolue, quand aux formules devant servir aux rapports. Il est facile de se faire une idée de la nature des renseignements dont le Parlement peut avoir besoin, mais on peut sans crainte en laisser les détails au département.

M. FOSTER : Je n'affirme rien, mais je crois qu'il vaut mieux avoir une formule invariable et alors les compagnies sauront à quoi s'en tenir. Si la chose est laissée au bon plaisir du département, les renseignements pourront varier d'une année à l'autre. Il me semble qu'il est préférable que le Parlement déclare expressément ce qu'il désire avoir et oblige les compagnies à s'y conformer. En poursuivant le raisonnement du ministre jusqu'à ses extrêmes limites on pourrait se dispenser de toute la loi des chemins de fer et s'en rapporter à lui pour agir au mieux des intérêts du pays.

M. PRINGLE : Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et je crois que cet article est trop absolu. Il vaut mieux que les modifications soient imposées par le Parlement. En supposant que le ministre actuel des Chemins de fer se fasse donner tous les renseignements nécessaires et utiles, il ne faut pas oublier que le portefeuille des Chemins de fer et des Canaux change de titulaire de temps à autre ; l'un pourrait se montrer inquisiteur et demander trop, et un autre se contenter de renseignements insuffisants. Il vaut mieux avoir une formule annexée à la loi et alors nous saurons exactement quels renseignements nous pouvons obtenir des compagnies de chemins de fer.

M. SPROULE: L'honorable ministre peut-il nous dire ce qui en est actuellement de ces rapports ? J'ai entendu dire à plusieurs reprises qu'ils n'étaient pas très bien faits.

M. EMMERSON : Je dois avouer qu'ils ne sont pas très satisfaisants, et les formules adoptées ne nous offrent pas de remèdes. Même quand elles sont scrupuleusement remplies, elles ne fournissent pas de renseignements assez complets.

M. SPROULE : Avez-vous quelque raison de supposer que si les modifications projetées étaient adoptées, les rapports seraient plus satisfaisants ?

M. EMMERSON : Oui ; les grandes compagnies pourraient s'y conformer beaucoup plus facilement surtout si nos formules étaient semblables à celles en usage aux Etats-Unis. Il y aurait plus de subdivisions quant aux frais d'exploitation et autres détails de cette nature et les compagnies pourraient plus facilement fournir les renseignements demandés qu'avec les formules actuelles.

M. HAGGART : Quel droit avez-vous d'exiger ces renseignements ?

M. LENNOX : La loi impose une amende de $10, en cas de refus. J'aimerais à avoir des explications plus précises relativement à ces rapports. En exige-t-on de toutes les compagnies de chemins de fer ?

M. EMMERSON : Je crois que toutes les compagnies importantes en ont fait. Je ne m'en suis pas informé dernièrement mais je pourrai renseigner la Chambre à la prochaine occasion. Je ne crois pas qu'on puisse reprocher aux grandes compagnies canadiennes de ne pas remplir les formules actuelles.

M. LENNOX : Il y a autre chose. Le paragraphe 6 dit que le ministre soumettra

aux deux Chambres du Parlement dans les vingt et un premiers jours de chacune de ses sessions, les rapports qui lui auront été transmis. Cela a-t-il été fait ?

M. EMMERSON : Je crois que oui ; on les trouvera dans le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. PRINGLE : L'article 303 de la loi de 1903 et surtout le paragraphe 4, confèrent des pouvoirs étendus au ministre. Chaque compagnie, aux termes de cet article est tenue de préparer tous les ans des rapports suivant les formules indiquées dans la première annexe de la loi. Or, ces formules me paraissent très complètes. L'honorable ministre peut-il nous dire en quoi elles sont insuffisantes ?

Le paragraphe numéro 4 dit que la compagnie, en plus des rapports annuels suivants les formules indiquées, fournira aussi tous autres renseignements et rapports que prescrira au besoin le ministre. Mon objection a l'amendement, est qu'il laisse toutes les formules au bon plaisir du ministre. Il pourra les changer, les augmenter ou les réduire à presque rien. Nous avons actuellement des formules qui ont été préparées avec beaucoup de soin et qui pourvoient à tous les renseignements que le ministre ou le public peuvent avoir besoin. D'ailleurs s'il y a certains renseignements qui ne soient pas compris dans ces formules, le ministre peut les exiger des compagnies. Il me semble qu'il vaut mieux laisser la loi telle qu'elle est.

L'amendemnt proposé laisse tout au bon plaisir du ministre. Il poura modifier ou supprimer les formules, ou en faire ce qu'il voudra.

M. EMMERSON : Il ne faut pas attacher trop d'importance aux formules. Ce qu'il faut, c'est obtenir les renseignements qui peuvent être utiles au Parlement, ou au public en général, et qui sont publiés dans le rapport annuel du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Pourquoi serait-on astreint à une formule en particulier? L'honorable député dit que le ministre possède actuellement tous ces pouvoirs. La nature des renseignements qui nous sont fournis, ne permet pas d'établir de comparaisons entre un chemin de fer canadien et un chemin de fer américain. Voyons, par exemple les rapports du New-York Central, ou du Pennsylvania, et nulle part dans les documents publics du Canada, on ne trouve de renseignements semblables relatifs à un chemin de fer canadien.

M. FOSTER : Et vos annexes ?

M. EMMERSON : Nous modifierons les formules selon les besoins, de manière à obtenir ces renseignements. L'honorable député demande quels renseignemnts additionnels nous désirons avoir. Nous voulons de meilleures subdivisions quant à la nature des dépenses et une foule de détails relatifs à l'exploitation des chemins de fer. Nous n'avons pas besoin de chiffres d'ensemble ; nous voulons des chiffres et des données statistiques qui nous soient de quelque utilité. J'avoue que les modes en usages sur l'Intercolonial étaient loin d'être satisfaisants et nous venons à peine de commencer une réforme sur ce point. J'admets qu'elle a trop tardé. Mais pourquoi la retarder davantage ? Donnez-nous le pouvoir nécessaire et nous vous obtiendrons tous les renseignements.

M. FOSTER : Je vais répondre catégoriquement à mon honorable ami. Il demande pourquoi nous ne confierions pas ce pouvoir au ministre qui nous procurera tous les renseignements dont nous aurons besoin. Simplement parce que le Parlement est le meilleur juge des renseignements dont il a besoin et que c'est à lui à dire en quoi ils doivent consister.

M. PRINGLE : L'honorable ministre ne m'a pas bien compris. Le paragraphe 4 de l'article 303 oblige les compagnies de fournir des renseignements suivant certaines formules. Je ne prétends pas dire que ces formules sont trop étendues ou trop restreintes, mais les compagnies sont obligées de s'y conformer, car elles font partie de la loi de 1903. Or, le ministre, par cet amendement, voudrait abolir complètement l'annexe qui contient ces formules. Il pourra les imposer aux compagnies ou les en exempter, selon son bon plaisir. Il pourra se faire donner les renseignements qu'il jugera à propos. Le Parlement a le droit d'exiger des renseignements suivant certaines formules déterminées. Si elles sont insuffisantes, rendons-les plus complètes ; si elles sont trop étendues, retranchons ce qu'elles contiennent d'inutile, mais dans tous les cas, ayons une formule qui fasse partie intégrante de la loi, et ne laissons pas la chose au bon plaisir du ministre. Je considère que la loi actuelle donne au ministre tous les pouvoirs dont il peut avoir besoin.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

M. FOSTER : L'article 12 est-il adopté ?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Oui.

M. FOSTER : Si cet article est adopté, je déclare qu'avant que la loi soit définitivement votée ie demanderai de plus amples explications relativement aux changements que le ministre se propose d'apporter aux formules. Le parlement a, au moins, le droit de savoir cela.

M. EMMERSON : Je prends note de cette demande. Je propose que l'article 13 se lise comme suit :

Dans les trois mois précédant le 31 mars de chaque année, la commission fera au Gouverneur en conseil des ministres, par l'entremise du ministre, un rapport annuel sur : (a) les requêtes présentées à ladite commission et sur ses travaux aux termes de la présente loi et

de la loi des chemins de fer de 1903, durant l'année précédant le 31 mars ; (b) telles autres questions qui, dans l'opinion de la commission, seront de quelque intérêt public relativement aux personnes, aux compagnies ou aux chemins de fer relevant desdites lois ; (c) telles questions qu'indiquera le Gouverneur en conseil des ministres. Ce rapport sera déposé sur le bureau de la chambre des communes du Canada dans les quinze jours qui suivront l'ouverture de la session suivante du parlement.

M. FOSTER : La commission est déjà tenue de faire un rapport, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : Non ; aux termes de la loi actuelle, elle n'y est pas tenue.

M. HAGGART : Ne devriez-vous pas l'obliger à fournir tous renseignements qui pourraient lui être demandés, de temps à autre ?

M. EMMERSON : Le Parlement n'a-t-il pas le droit de se le faire donner par un ordre de la Chambre ?

M. HAGGART : Je n'en sais rien. Un corps inamovible qu'on ne peut abolir que par une mise en accusation, peut ne pas tenir compte d'un ordre de la Chambre.

M. INGRAM : Ce rapport comprendrait-il les jugements rendus par la commission?

M. EMMERSON : C'est ainsi que je l'entends.

M. INGRAM : Le rapport serait bien incomplet s'il ne contenait pas les jugements rendus par la commission et si ces jugements n'étaient pas déposés sur le bureau de la Chambre.

M. EMMERSON : Il est impossible de mentionner tous les renseignements un par un. L'article comprend tout ce que je crois nécessaire. On ne peut pas rédiger un article de loi, de manière à mentionner chaque détail. La disposition est générale et ce rapport devra se conformer à toutes les exigences de la loi.

M. INGRAM : Je fais cette observation, parce que la commission aura à juger beaucoup de causes semblables. Ses jugements seront connus du public et ce dernier saura s'il est utile ou non de porter une cause devant la commission.

M. HAGGART : Le paragraphe de la lettre (b) est tout à fait facultatif. Il dit que les commissaires feront rapport de tout ce qui, dans leur opinion, sera de nature à intéresser.

M. FITZPATRICK : Le paragraphe de la lettre (c) décrète que la Commission fera un rapport sur les questions que le Gouverneur en conseil des ministres désignera.

M. EMMERSON : Ce paragraphe est imité de la loi relative à la commission du transcontinental national.

(L'article est adopté.)

M. EMMERSON : Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande à être autorisé à siéger de nouveau.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre peut-il dire quand les articles relatifs aux téléphones viendront en discussion ?

M. EMMERSON : J'ai déjà dit que j'avais l'intention de demander que ces articles soient soumis à un comité spécial. Quand nous aurons fini la discussion des autres articles du bill, je proposerai qu'il soit rayé de l'ordre du jour et que les articles relatifs aux téléphones soient soumis à un comité spécial.

M. HAGGART : Au même comité spécial, ou à un autre ?

M. EMMERSON : A un comité qui devra être constitué.

M. HAGGART : Les différents articles d'un même bill seront soumis à deux comités différents ?

M. EMMERSON : Ces articles se rapportent aux téléphones.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre peut-il nous dire s'il a l'intention de déposer un projet de loi pour réglementer les taux des compagnies de messageries ?

M. EMMERSON : Je ne puis pas répondre à cette question de mon honorable ami.

(La motion est adoptée et le comité rend compte de l'état de ses travaux).

## DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Immigration—Appointements des agents et employés au Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, $150,000.

M. FOSTER : Il était entendu qu'on discuterait d'abord les crédits affectés au ministère du Revenu de l'intérieur. Nous ne sommes pas tout à fait prêts à discuter à présent le budget de l'immigration, et l'honorable ministre devra prendre patience quelque peu.

M. SPROULE : En attendant, le ministre peut-il nous donner le nombre d'immigrants auxquels on a refusé l'entrée du Canada, depuis une couple d'années, le nombre d'immigrants déportés des Etats-Unis au Canada et le nombre d'immigrants renvoyés du Canada dans leur pays d'origine ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le nombre d'immigrants déportés du Canada est donné dans le rapport du ministère. Un ou deux immigrants seulement, passés du Canada aux Etats-Unis, ont été renvoyés au Canada.

M. SPROULE : Je crois avoir lu dans les journaux qu'environ trois cents immigrants ont été renvoyés des Etats-Unis au Canada.

M. BARR : Je ne suis pas surpris que deux ou trois immigrants seulement aient été déportés du Canada, vu le pitoyable système d'inspection que nous avons. De toutes les institutions charitables du pays, nous arrivent des rapports que ces institutions sont encombrées d'immigrants atteints de maladies de toutes sortes et incapables de gagner leur vie. Apparemment, ces immigrants pénètrent dans le pays sans difficulté, tandis que l'inspection, aux Etats-Unis, est extrêmement sévère. Il a été démontré à n'en pouvoir douter que l'inspection, au Canada, est très superficielle et qu'un très grand nombre d'immigrants qui n'auraient jamais dû être admis, sont aujourd'hui à la charge de la communauté. Il est grandement temps que le Gouvernement s'occupe sérieusement de cette question et établisse une sévère inspection de tous les immigrants.

M. FOSTER : Je désirerais certaines explications relatives à ces agents et ces agences. Par exemple, à la page L—23 du rapport de l'auditeur général, je vois que M. de Cœli notre agent en Belgique, a reçu les sommes suivantes : douze mois d'appointements, jusqu'au 30 juin, $1,200 ; pour avoir adressé et expédié par la malle des brochures, $154.10 ; pour publicité, $1,198.37 ; pension et logement, $437.87 ; nettoyage de bureau, $13.40 ; commis aux écritures, $292 ; expédition de colis par la malle, $34.30 ; distribution d'imprimés, $33.82 ; fret et frais de messagerie, $76.70 ; location de voiture, $37.71 ; combustible, $13.56 ; éclairage, $6.78; cadres et photographies, $10.66 ; timbres-postes, $1,047.62 ; impressions, $72.50 ; billets de chemins de fer et de tramways, $247.75 ; loyer d'un bureau, $467.20 ; réparations au bureau, $11.80 ; télégrammes et câblogrammes, $12.75 ; traduction de lettres, $13.55 ; item divers, $87.23, total, $5,503.22. Qui est ce M. DeCœli, que fait-il, et où travaille-t-il ?

M. OLIVER : Ces dépenses sont inhérentes à la poursuite d'une vigoureuse campagne d'immigration en Belgique qui est certainement le pays qui peut donner la meilleure classe d'immigrants. Les Belges sont un peuple sobre, industrieux, intelligent, et nul pays au monde ne possède une population aussi dense.

M. FOSTER : Nous savons cela.

M. OLIVER : Les Belges sont actifs, entreprenants, industrieux, sobres, intelligents, doués de toutes les qualités propres à assurer le succès et nous avons cru expédient de mener dans ce pays une vigoureuse campagne en faveur de l'immigration.

M. FOSTER : Quelle publicité a fait cet agent pour les $1,198 qu'il a dépensées ?

M. OLIVER : Cette somme représente de la réclame dans les journaux et aussi l'impression de petites brochures.

M. FOSTER : L'impression de brochures ne serait pas comprise sous le titre de publicité.

M. OLIVER : Il s'agit de publicité dans les journaux.

M. FOSTER : Quelle sorte de publicité ?

M. OLIVER : Il s'agissait naturellement de faire connaître aux Belges les avantages qu'offre le Canada au point de vue de l'agriculture. Je pourrai déposer une liste de ces journaux.

M. FOSTER : Ainsi qu'un état indiquant ce qu'ils ont publié. Ce M. DeCœli est-il lui-même un Belge ?

M. OLIVER : Non ; c'est un Canadien-français.

M. BRODEUR : Je me rappelle l'avoir vu, il y a quelques années. Il habitait le comté de Wright.

M. OLIVER : Oui ; dans les environs d'Ottawa ; sur la rive nord de la rivière.

M. FOSTER : Quelle expérience possédait-il en matière d'immigration et pourquoi l'a-t-on choisi ?

M. LEMIEUX : Il est Belge.

M. BRODEUR : L'honorable ministre de l'Intérieur a fait erreur. M. de Cœli est né en Belgique, mais il est venu au Canada, il y a longtemps, et s'est établi sur une ferme dans le voisinage d'Ottawa. Quand il s'est agir d'établir une agence en Belgique, il a été choisi parce qu'il était bien connu dans ce pays et aussi parce qu'il parle couramment le flamand.

M. MONK : Il est évident d'après les rapports que nous recevons que cette campagne en faveur de l'immigration n'a pas beaucoup de succès en Belgique. Mais ce n'est pas pour discuter ce point que je prends la parole. Il me semble que nous avons tort de commencer par la discussion de ces crédits élevés. On nous demande de voter plus de $607,000, au moment où nous avons à peine interrogé deux témoins, dans une enquête commencée devant le comité dont relève cette question d'immigration, enquête qui a pour but de remédier aux défectuosités que ces témoins pourront nous faire connaître.

Il me semble contraire à toute notion de bon sens, au moment où nous venons de commmencer une enquête qui ne sera pas très longue mais qui doit comprendre dix ou douze témoins et qui doit nous fournir des renseignements de nature à nous mettre en état d'apprécier les explications du ministre et de faire des commentaires appropriés, de nous demander de voter la presque totalité du crédit affecté aux appointements

de ces agents dans tous les pays sur lesquels doit porter l'enquête. Cela n'est ni logique, ni pratique, et l'honorable ministre me permettra de lui faire remarquer que les travaux du comité en seront considérablement simplifiés, s'il veut attendre la fin des enquêtes commencées devant les comités.

M. OLIVER: Je suis bien prêt à admettre que l'enquête sur les questions relatives à l'immigration est de nature à faciliter le vote définitif des crédits par la Chambre.

M. FOSTER : L'enquête devrait avoir lieu d'abord.

M. OLIVER : Je n'y vois aucune objection, mais à titre de ministre responsable de l'administration de ce département, ce n'est pas moi, naturellement, qui demande ces enquêtes devant les comités, et comme je suis prêt à soumettre mon budget à la Chambre et à donner les raisons qui me font demander ces crédits, je demande qu'ils soient mis en discussion, et je déclare que je suis prêt à donner à mes honorables amis de la gauche tous les renseignements qu'ils désirent.

M. MONK : Tous les crédits affectés aux affaires indiennes sont-ils votés ?

M. OLIVER : Oui, le budget principal est voté ; mais le budget du ministère de l'Intérieur distinct du département de l'immigration, n'a pas encore été attaqué.

M. MONK : Je considère qu'il est contraire au bon sens de voter des crédits affectés à une question qui est actuellement l'objet d'une enquête.

M. OLIVER : J'accueille avec plaisir la proposition de laisser le comité permanent terminer ses travaux avant de saisir le comité général de cette question, mais je ne pouvais pas la faire moi-même. Si les membres de l'opposition y consentent, je le veux bien.

M. FOSTER : Le ministre est-il prêt à entreprendre la discussion de ses autres crédits ?

M. OLIVER: Oui. Malheureusement, l'attaché de mon ministère qu'ils concernent le plus directement n'est pas ici. Toutefois, le comptable est présent et je suis persuadé que je pourrai fournir à la Chambre une masse de renseignements.

M. FOSTER : Et sauter d'un crédit à un autre.

M. OLIVER : J'espère faire mieux que cela. Je ne m'attends pas que la Chambre ouvrira des crédits aussi considérables sans se renseigner avec soin ; cependant, en les faisant connaître ce soir, je provoquerai des questions qui me fourniront l'occasion de me procurer des données que je ne possède pas à l'heure qu'il est et qui faciliteront plus tard l'adoption de ces crédits. Si l'opposition préfère ne pas discuter ce soir le budget de l'immigration, je me rendrai volontiers à son désir.

M. HENDERSON : Avant de passer à un autre article du budget, je demanderai au ministre si nous attirons au pays beaucoup d'émigrés belges. Nous entendons parler des galiciens, des doubhobors, des mennonites et d'autres immigrants, mais je ne sache pas que les Belges viennent au Canada en grand nombre, bien que nous dépensions des sommes importantes pour les attirer. Le ministre veut-il nous dire brièvement quel succès a couronné les efforts de l'agence canadienne en Belgique ?

M. OLIVER : Les résultats ne sont pas proportionnés aux dépenses. Cependant, on conviendra que la Belgique est un excellent lieu de recrutement et que le département a raison de ne rien épargner pour se procurer des colons dans ce pays, quelle que soit l'importance des résultats dans le moment. Bien que nos efforts ne soient pas immédiatement couronnés de succès, nous espérons toujours qu'ils porteront des fruits dans un avenir rapproché.

M. LEMIEUX : Je lisais l'autre jour dans un rapport publié par la société de colonisation du lac Saint-Jean que de quatre à cinq cents Belges viennent, chaque année, s'établir au Canada et que plusieurs d'entre eux se fixent dans les environs des grandes villes, telles que Montréal et Québec, et se livrent à la culture maraîchère. Ce sont d'excellents jardiniers. Mais la plupart se rendent dans la vallée du lac Saint-Jean et comptent au nombre des meilleurs agriculteurs.

M. MONK : L'honorable député entend-il dire qu'il existe un document qui démontre que 400 Belges se sont rendus dans la région du lac Saint-Jean au cours de l'année?

M. LEMIEUX: Oui ; j'ai lu ce détail dans un rapport publié par la société de colonisation du lac Saint-Jean.

M. MONK : Eh bien, je me fais fort de nier l'authenticité de ce rapport. Bien que ce soient d'excellents immigrants, il n'en vient pas autant que cela pendant l'année entière.

M. HENDERSON : J'ai entre les mains un état indiquant le nombre des immigrants de chaque nationalité. Ce relevé a été préparé dernièrement au ministère de l'Intérieur. Il contient une liste des immigrants venus au Canada pendant les exercices écoulés depuis 1900-1901 jusqu'à 1904-1905. Dans cette longue énumération qui se rapporte au Sud-africain, à l'Australie, à l'Autriche, à la Bohême et à plusieurs autres pays, je ne puis découvrir la trace d'un seul immigrant venu de Belgique. Nous dépensons de fortes sommes d'argent afin d'attirer les habitants de ce pays qui sem-

blent ne pas vouloir quitter leur patrie pour venir au Canada. J'ai été bien aise d'entendre certains propos du ministre au sujet des efforts persistants déployés afin d'obtenir de bons immigrants. Je n'ignore pas qu'à moins d'efforts gigantesques, il est impossible de détourner le courant de l'immigration en un an ou deux, ou même en cinq années. On nous dit souvent que la politique du gouvernement du jour au sujet de l'immigration a produit les meilleurs résultats comparativement à la ligne de conduite suivie sous le régime précédent, principalement à l'égard des émigrés américains. On met ces résultats au nombre des merveilles accomplies par le ministère actuel. Pourtant, ce que le ministre nous a dit de l'immigration belge s'applique fort bien à l'immigration américaine. Il y a des années, l'ancien gouvernement s'est efforcé d'attirer des émigrés des Etats-Unis. Il n'a rien négligé ; il a dépensé de fortes sommes d'argent mais, ainsi que le ministre l'a dit, il faut du temps pour créer un mouvement semblable et on ne doit pas compter sur des résultats immédiats, de sorte que le gouvernement du jour récolte aujourd'hui ce que ses prédécesseurs ont semé il y a quinze ans. En ceci, comme en bien d'autres choses, il tire profit des œuvres de ceux qui ont gouverné ce pays avant son avènement au pouvoir.

Si ses prédécesseurs n'avaient pas déployé ces efforts, s'ils n'avaient pas, antérieurement à l'année 1896, tracé les grandes lignes du projet de l'immigration américaine, il y a lieu de douter que les travaux du présent gouvernement eussent été couronnés d'autant du succès. Si je fais cette observation, c'est uniquement parce que je sais qu'on ne rend pas justice à ceux qui s'occupaient de l'immigration au Canada avant 1896. Ce sont eux qui ont jeté les assises de l'édifice que leurs successeurs ont érigé et, sans ces assises, leur construction aurait eu peu d'importance. On nous a dit qu'on devrait attribuer tous les résultats obtenus aux démarches de nos gouvernants actuels. Mais, le ministre a, ce soir, formellement démenti cette assertion. Il nous a dit qu'il ne fallait pas espérer détourner en peu de temps le courant de l'immigration mais poursuivre son travail d'une année à l'autre et qu'un jour nous réussirions à attirer des immigrants de Belgique. Les Belges appartiennent à une bonne classe de la population et seraient de bons immigrants pour le Canada. Je me demande si le ministre n'aurait pas raison de continuer à marcher dans la voie où il s'est engagé, si tant est que nous devions rechercher des immigrants européens. C'est là une nouvelle question que je n'entreprendrai pas de discuter, à savoir, s'il est expédient de faire des dépenses pour attirer les émigrés européens. Il me semble que le Canada est assez bien connu pour nous amener des immigrants aussi rapidement que nous pourrons pourvoir à leur établissement. J'ai pris la parole uniquement pour signaler l'aveu que vient de faire l'honorable ministre lorsqu'il a reconnu que le gouvernement actuel profite de la politique de ses prédécesseurs.

M. LEMIEUX: Je suis heureux de dire que j'ai mis la main sur le relevé du nombre des immigrants de chaque pays. J'y vois que notre immigration de Belgique se chiffre comme suit :

| | |
|---|---|
| 1900-1 | 132 |
| 1901-2 | 223 |
| 1902-3 | 303 |
| 1903-4 | 858 |
| 1904-5 | 796 |

Je n'étais pas loin de la vérité en disant à l'honorable député de Jacques-Cartier qu'il nous arrivait de quatre à cinq cents immigrants belges chaque année. On lit dans le rapport de la société de colonisation du lac Saint-Jean qu'il y a de trois à quatre cents Belges établis dans cette région.

M. MONK : J'ai compris que l'honorable député (M. Lemieux) prétendait qu'environ 400 Belges étaient allés s'établir dans la région du Saint-Jean et il n'a rien cité pour appuyer cette prétention. Si le rapport de la société affirme une pareille chose, il est certainement exagéré. Les chiffres cités par mon honorable ami donnent le nombre de Belges débarqués dans les ports du Canada. Cela n'est pas une preuve qu'ils se soient établis dans le district du lac Saint-Jean ni même au Canada. L'honorable député sait comme moi que beaucoup de Belges passent par le Canada pour aller se fixer aux Etats-Unis.

M. HENDERSON : Je n'avais examiné qu'à la hâte le rapport en question. On m'avait dit en me le communiquant qu'il ne faisait mention d'aucun immigrant belge. Ce rapport est une réponse du ministre de l'Intérieur à une question qui lui a été posée le 24 mars 1906, relativement au nombre des immigrants venus au Canada durant un certain nombre d'années et aux pays dont ils étaient originaires.

Je constate que j'avais passé la ligne donnant le nombre des émigrés venus de Belgique. Les chiffres de ce rapport sont exactement ceux que vient de citer l'honorable solliciteur général. Je profite avec plaisir de l'occasion qui se présente d'avouer une erreur. En parcourant rapidement le rapport le mot Belgique m'a échappé. Quoi qu'il en soit, cela n'affecte en rien mes remarques que les efforts persistants de l'ancien gouvernement pour attirer l'immigration vers nos bords ont été un facteur important du succès que nous obtenons aujourd'hui, et que le gouvernement actuel recueille en grande partie les fruits du travail de ses prédécesseurs.

M. FOSTER : Notre immigration de Belgique a augmenté mais elle n'est pas du

tout ce que je voudrais qu'elle fût. Il ne faut pas trop se hâter de conclure que cette augmentation est le résultat du travail de M. de Cœli. Je voudrais savoir en quoi consiste le travail qu'on fait. Il est bien facile d'aller en Europe, de s'asseoir dans un bureau et de dépenser de l'argent pour des fins de publicité ; mais j'espère que ce n'est pas ce que fait M. de Cœli. Puisque l'on dépense $5,000, nous aimerions avoir l'assurance que cet argent est employé de manière à donner des espérances suffisantes de réussite. Si le plan de campagne est bien conçu, si le champ d'opération est favorable, nous serons tout disposés à attendre les résultats, ainsi que le demande le ministre.

M. OLIVER : Je regrette de ne pouvoir donner le renseignement qu'on me demande. Naturellement, le plan d'opération varie selon la localité et selon l'agent qu'on emploie. Je ne crois pas qu'il serait praticable, en envoyant un agent en Belgique, de lui donner des instructions détaillées sur la ligne de conduite qu'il aura à suivre. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de choisir la personne que nous croyons la plus apte à ce travail en lui recommandant de faire de son mieux. Le travail de cet agent est plutôt sous la surveillance de notre commissaire à Londres. M. Preston est commissaire d'immigration pour toute l'Europe et il exerce sa surveillance sur cette agence comme sur les autres. Toute instruction directe donnée à cet agent viendrait plutôt de M. Preston que de nous.

M. FOSTER : Tout cela est peut-être très bien mais nous n'en sommes pas en meilleure posture. On nous demande de voter de l'argent et nous voudrions savoir pourquoi. Dans un immense budget comme celui-ci, il peut facilement se glisser du gaspillage et les fonctionnaires d'ici qui ont un million à dépenser chaque année ne doivent pas croire leur tâche terminée quand ils nous ont dit qu'on a dépensé tant de milliers de dollars ici, tant de milliers de dollars là et tant de milliers de dollars ailleurs. Il leur reste d'autres devoirs à remplir. Ils doivent suivre le travail dans toutes ses phases, comprendre exactement le plan qu'ils ont à réaliser ainsi que les méthodes qu'ils emploient, et c'est ce que nous désirons connaître. J'avertis le ministre que, de tous les crédits qui seront votés cette année, il n'y en aura pas dont les détails les plus importants seront scrutés plus attentivement que ceux du budget de l'immigration et il devra être prêt à nous fournir des renseignements précis au sujet de ces sommes importantes.

Nous ne nous proposons pas de nous livrer à des recherches minutieuses au sujet de chaque article du budget, mais lorsque vous dépensez de l'argent d'une certaine manière, nous voulons savoir quelle ligne de conduite vous avez adoptée, comment vous réalisez vos projets, afin de juger si vos dépenses sont légitimes. Or, dans les deux ou trois pages suivantes du budget il y a abondantes matières à réflexion; il y a des crédits formidables pour des annonces de différents genres et il ne suffira pas de nous dire qu'on a payé tant à tel journal ou tant pour l'impression d'un tel nombre de brochures. Nous voulons savoir de quelles impressions il s'agit, où va l'argent, à qui il est remis et, chose de la plus grande importance, s'il est employé de manière à obtenir de bons résultats. Ainsi, nous avons cherché à savoir de quelle manière une agence établie dans un autre endroit aux frais de l'Etat faisait certaines dépenses. Qu'avons-nous découvert ? Nous n'avons pas obtenu le moindre renseignement sur la manière dont le travail se faisait. Tout ce que nous avons su c'est que l'agent déclarait avoir fait telle et telle chose et remettait les pièces justificatives de ses dépenses au département qui n'a pas fait le moindre effort afin de savoir si ces travaux avaient été accomplis et si les dépenses faites étaient justifiées par l'excellence des résultats obtenus. Le comité ne devrait pas ouvrir de semblables crédit et je suis certain que le ministre ne désire pas approuver de telles dépenses. Si nous devons dépenser un million de dollars pour les fins de l'immigration, nous désirons surveiller étroitement ces dépenses et nous rendre compte des moyens auxquels le département a recours. La Chambre pourra alors décider qu'une partie de l'argent est mal employée, qu'il y a lieu de cesser un certain travail et qu'il vaudrait mieux s'y prendre d'une autre façon. Elle aura des renseignements qui lui permettront de prendre une décision. Le ministre comprendra, j'en suis certain, que nous ne demandons rien de déraisonnable. Du reste, l'emploi de ces crédits destinés au service de l'immigration sera étroitement surveillé et nous demandons au ministre de réveiller ses souvenirs et de nous fournir les renseignements les plus circonstanciés.

M. OLIVER : Nul plus que moi ne reconnait qu'il est parfaitement légitime d'exiger que les éclaircissements les plus complets en matière de dépenses, sans en excepter celles du ministère de l'Intérieur, soient mis sous les yeux de la députation. Toutefois, chacun doit admettre qu'il en est des démarches faites dans le but d'activer l'immigration comme des réclames commerciales. Il est aussi difficile, pour ne pas dire impossible, de fournir des détails précis sur tous les rouages d'une grande administration telle que le service de l'immigration que de décrire minutieusement les moyens auxquels une grande maison de commerce a recours afin d'attirer la clientèle.

La situation n'est pas la même dans les différents pays et dans les différents lieux. Elle varie avec le temps et il nous faut varier nos moyens d'action pour répondre aux besoins du moment, si nous voulons réussir. Règle générale, les résultats obtenus prou-

vent que notre propagande en faveur de l'immigration a été couronnée de succès. Quant à cette agence établie en Belgique, il appert des chiffres qu'on vient de citer que nous avons, au début, attiré environ 125 émigrés belges, par année, et que ce nombre s'est accru rapidement d'une année à l'autre. C'est la preuve que nous avons agi avec une certaine habileté et avec bon sens. Les dépenses sont énumérées dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice expiré le 30 juin dernier. L'agent lui-même a donné un compte rendu de ses travaux qui est intercalé dans le rapport annuel du ministère de l'Intérieur pour l'exercice 1904-1905. Voici ce qu'il dit de la nature de ses occupations :

Le volume de la correspondance augmente constamment. Ce bureau n'a pas reçu moins de 8,086 lettres auxquelles il a promptement répondu lorsque les circonstances l'exigeaient. De plus, les demandes de renseignements faites de vive voix sont si nombreuses que je passe parfois des journées entières à répondre aux questions qu'on me pose du matin au soir. Ceux qui sont en quête d'informations appartiennent généralement à la classe agricole, car je n'encourage guère les artisans. Je demande toujours à ceux qui émigrent, ainsi qu'aux anciens colons belges, de m'écrire. Le plus souvent, ils font, dans leurs lettres, l'éloge des avantages qu'offre le Canada. Pendant l'hiver de 1904-1905, un certain nombre de ces lettres ont été publiées dans une brochure de propagande avec les noms de plusieurs belges, établis au Manitoba et au Nord-Ouest, qui pouvaient donner des renseignements. Cette plaquette a été très recherchée, car elle racontait des faits faciles à vérifier.

Voilà une partie des travaux que cet agent accomplit. Nous pourrons en obtenir une énumération plus complète et plus circonstanciée, cela va sans dire.

M. FOSTER : Depuis combien d'années est-il là-bas ?

M. OLIVER : Depuis cinq ans.

M. FOSTER : Et ses dépenses sont toujours les mêmes ou à peu près ?

M. OLIVER : On m'informe que ses dépenses ont été moindres les années précédentes que cette année. Dans son rapport il mentionne que l'exposition canadienne en Belgique a aidé à l'immigration, et je suppose que les dépenses de son bureau ont été augmentées par le fait que cette exposition en a augmenté la besogne.

M. FOSTER : Fait-il des voyages dans différentes parties de la Belgique, tient-il des assemblées et visite-t-il les cultivateurs ?

M. OLIVER : On m'informe qu'il voyage afin de se mettre en rapport avec la population dans les différentes parties du pays.

M. FOSTER : Sont-ce là tous les renseignements que vous pouvez nous donner pour montrer qu'il a fait preuve d'une activité raisonnable ?

M. OLIVER.

M. OLIVER: Je ne sais pas si nous avons dans le département un rapport plus détaillé que celui-là, mais tout ce que nous avons est certainement à la disposition de la Chambre, ou du comité permanent de l'immigration. Cependant, cela prendra naturellement beaucoup de temps pour nous procurer ces renseignements et les affaires de la Chambre en seraient retardées.

M. FOSTER : Nous ne voulons pas être déraisonnables, mais nous voulons avoir ce qu'il est possible d'avoir et nous espérons que ce sera satisfaisant.

M. BARR : Ce rapport nous découvre le fait extraordinaire que bien que les dépenses en Belgique pour l'immigration soient très considérables, il nous vient un bien plus grand nombre d'immigrants des autres pays où nous ne dépensons pas autant d'argent et où, en fait, nous n'avons pas même d'agents. Nous constatons dans ce rapport qu'il nous est venu 3,276 immigrants de Syrie en cinq ans. Il semblerait qu'on a fait de la Belgique le centre d'où ces agents peuvent conduire leurs opérations. Tout en prétendant recruter des immigrants en Belgique, ils les font venir d'autres pays où la loi ne leur permet pas d'aller faire de la propagande. et le résultat est qu'il nous vient un plus grand nombre d'immigrants des autres pays que de la Belgique.

Il semblerait qu'il existe dans ce pays une compagnie qui est très favorisée, qui reçoit des primes extraordinaires du gouvernement canadien, mais au sujet de laquelle nous ne connaissons rien. Bien que nous ne sachions pas qui administre cette société, nous savons, cependant, qu'on lui a payé de fortes sommes. Nous constatons qu'il nous vient un très grand nombre d'émigrants de la Russie, de l'Islande et de la Syrie. Ce rapport me semble révéler un état de choses qui ne devrait pas exister; on paraît avoir fait une espèce de groupement dans la Belgique d'agents qui cherchent à cacher la propagande qui se fait dans d'autres pays. Il est absolument impossible aux membres de cette Chambre par l'examen des comptes publics de savoir où est faite la publicité qu'on nous fait payer. Le Gouvernement prétend que l'on a expédié, il y a deux ou trois ans, de grandes quantités de brochures de propagande et de réclames diverses destinées à faire connaître le pays ; que ces brochures sont entassées dans des chambres, et que ce sont ces anciennes publications que l'on distribue d'une année à l'autre. Ces publications ne coûtent réellement rien à la compagnie qui, cependant, fait payer de fortes sommes pour les répandre ainsi que les renseignements qu'elles contiennent. Il me semble que le temps est arrivé pour nous de faire un examen plus soigneux de ces dépenses, et d'en avoir un compte plus détaillé que ceux que nous avons eus jusqu'à présent. Nous marchons dans les ténèbres, et nous

n'avons réellement aucun moyen de contrôler les chiffres que l'on nous soumet. Je crois que notre pays est maintenant si bien connu à l'étranger, grâce à la publicité que nous avons faite, qu'il va nous venir autant d'émigrants que nous en désirons. Il nous en vient des Etats-Unis et des Iles-Britanniques en si grand nombre que dans le prochain quart de siècle nous allons remplir notre vaste Nord-Ouest, et nous aurons dans ces immigrants des personnes qui seront de meilleurs citoyens et feront beaucoup plus de bien au pays que les émigrants que nous pouvons faire venir du continent européen. A mon avis, le temps est arrivé de changer notre système d'immigration, mais cela n'empêche pas qu'en attendant nous avons le droit d'avoir tous les renseignements possibles, les comptes mêmes et les pièces justificatives qui nous permettront de contrôler ces dépenses.

M. FOSTER : Je vois un côté défectueux dans la manière dont ces crédits sont préparés, et le voici : On obtient un crédit général pour l'immigration, à même lequel on paye des sommes considérables pour des objets spéciaux. Je crois que ce crédit devrait être subdivisé. J'en ai déjà parlé en deux ou trois occasions précédentes et je voudrais que l'on définisse d'une façon plus claire les crédits que nous votons. Par exemple, on nous demande un crédit considérable pour l'immigration, et ensuite le département le divise et fait des allocations spéciales. Il donne $4,000 à la Société de colonisation de Québec ; il accorde $8,000 à la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les services qu'elle rend à la colonisation ; on donne à la Société de rapatriement et de colonisation de Québec au lac Saint-Jean une somme de $4,000, et l'on divise une autre somme de $9,600, entre d'autres sociétés de même genre. Je prétends que ces sommes considérables payées à titre de subventions à ces différentes sociétés ou organisations devraient être votées séparément. Vous n'avez aucun contrôle sur l'emploi de ces sommes, ce sont des subventions régulières que ces différentes organisations dépensent de la manière qu'elles croient le plus à propos pour encourager l'immigration, et c'est pourquoi chacune devrait avoir son crédit spécial. Si on appliquait le même principe aux dépenses des autres départements, nous pourrions aussi bien voter à chacune, une somme en bloc, et la lui laisser diviser à son goût. Mais on a toujours cru qu'il était mieux, dans l'intérêt de la précision et d'une bonne administration des dépenses, que ces sommes fussent divisées et votées séparément dans le budget. Je crois que le ministre pourra y consentir. Cela signifierait un simple changement dans la nomenclature des crédits.

Je vois aussi d'autres item moindres, au sujet desquels nous voudrions avoir quelques renseignements. Je vois que M. Greenwood, correspondant de la presse anglaise, a reçu $584 pour des écrits qu'il a faits pendant douze mois. Ce Greenwood est-il M. Hamar Greenwood, membre du parlement anglais, et quels travaux spéciaux a-t-il faits ?

M. OLIVER : Il a écrit sur le Canada des articles qui ont été publiés dans les journaux anglais et dont le but était de faire connaître notre pays sous un jour favorable au public anglais.

M. SAM. HUGHES : Je voudrais demander à l'honorable ministre si ce M. Hamar Greenwood a écrit cet article qui commentait le discours magnifique que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), a prononcé après les élections anglaises, si on l'a payé pour cela, et si le département a payé aussi pour avoir transcrit les articles du " Yorkshire Post " et d'autres journaux de province qui ont été télégraphiés au Canada ? Le ministre a-t-il quelques renseignements à nous donner à ce sujet ?

M. OLIVER : Je dois avouer que je n'en connais rien. Je ne sais pas non plus si le département a payé pour ces choses, mais si l'honorable député le désire je pourrai m'enquérir.

M. SAM. HUGHES : Je serais très heureux si l'honorable ministre voulait bien s'enquérir, parce que nous désirons beaucoup savoir si le pays paye pour faire écrire ces articles complaisants dans la presse anglaise. Le ministre de l'Agriculture, s'écartant de la règle posée par l'honorable premier ministre, a énoncé, après les dernières élections anglaises, un programme de son cru au sujet du traitement privilégié entre l'Angleterre et le Canada. Les journaux anglais ont publié à ce sujet des articles et fait des commentaires qui ont été ensuite télégraphiés au Canada. Je ne fais qu'appeler l'attention du ministre sur ce point, et je crois que les contribuables en général, et surtout les cultivateurs de la circonscription de Victoria-Haliburton s'opposent à des dépenses de ce genre. Nous ne voulons pas que notre argent soit dépensé de cette façon.

M. OLIVER : Le département ne paye pas les cablogrammes.

M. SAM. HUGHES : Quel est le département qui les paye. Est-ce celui des Finances ?

M. OLIVER : Ce sont les Finances.

M. SPROULE : Je vois que M. Speers dit avoir envoyé au département un certain nombre de rapports, mais on ne nous donne, ni ici ni ailleurs, autant que je sache, aucun renseignement sur la nature de ces rapports. Entre autres choses, il dit que le 7 juin, il a fait un rapport au surintendant de l'immigration, concernant les colonies de Belges qui se sont établies dans l'est d'As-

siniboïa ; le 28 septembre il a fait un rapport sur les colonies galiciennes, allemandes, doukhobortes et mormones ; au mois d'octobre, il a fait un rapport de l'inspection qu'il a faite des divers établissements dans la Saskatchewan, et au mois de novembre il a visité les colonies allemandes, hongroises et galiciennes dans le district des Buttes au Castor. M. Speers fait en plusieurs endroits allusion à ces rapports, mais le rapport général du département ne contient aucun renseignement sur l'état dans lequel il a trouvé ces colonies lors de sa visite.

M. OLIVER : Si le comité désire avoir ces rapports, ils sont déposés. Si on entreprenait de les publier dans le rapport général du département, nous ferions tous les ans un volume aussi considérable que le rapport de l'auditeur général.

M. SPROULE : Nous n'avons fait réellement que commencer à demander des renseignements au commissaire d'immigration, mais on a répondu à chacune de nos demandes par un refus. Nous aurons une autre réunion de comité demain matin, à laquelle sera reprise l'examen du commissaire, et la Chambre devrait être mise en possession des renseignements qu'elle demande avant de voter ces crédits.

M. OLIVER : Si le comité ordonne la production de quelques renseignements que le département est en mesure de fournir, il les aura. Naturellement, il faut que le comité dise ce qu'il désire avoir. Le comité ayant appelé M. Smart devant lui, devra d'abord commencer par l'examiner et lui demander les renseignements qu'il désire obtenir.

M. SAM. HUGHES : Oui, et M. Smart a déclaré que l'ex-ministre de l'Intérieur connaissait les noms de ceux qui sont supposés constituer la " North Atlantic Trading Company ", et que les renseignements étaient dans le département. S'il en est ainsi le ministre actuel devrait savoir, et M. Scott, le présent commissaire de l'immigration, devrait savoir aussi quels sont les membres de cette compagnie. M. Smart a dit bien clairement que le ministre et les fonctionnaires du département connaissaient les membres de cette compagnie, mais que pour sa part, vu qu'il était au service de la compagnie, il refuserait de divulguer leurs noms.

M. SPROULE : Nous ne pouvons pas voter ces crédits à l'aveugle, et avant que nous ayons les renseignements nécessaires pour les discuter avec intelligence. Le comité devrait d'abord faire son ouvrage et ensuite la Chambre pourrait voter ces crédits. J'ai déjà mentionné incidemment que le comité se trouvait dans l'impossibilité de délibérer, vu le refus des témoins de répondre aux questions. Naturellement, le président et la majorité des membres du comité ont appuyé les témoins dans leur refus.



M. LENNOX : Le ministre de l'Intérieur ne pourrait-il pas nous venir en aide dans cette affaire ? Il est difficile de concevoir comment le Gouvernement peut payer de l'argent à cette " North Atlantic Trading Company ", sans connaître ceux avec lesquels il traite. Le comité de l'agriculture et le comité des comptes publics n'ont pas réussi jusqu'à présent à obtenir aucun renseignement sur le personnel de la compagnie. Le Gouvernement paie de l'argent à cette compagnie, et sûrement que le ministre devrait savoir à qui cet argent est payé. Il devrait fournir ces renseignements au Parlement, afin que le public sache à qui l'argent va, et s'il est dépensé honnêtement et sagement. Le sentiment général de la population, sans distinction de parti, est qu'il n'y a pas de sens commun que le Gouvernement paye de l'argent à des personnes qu'il ne connaît pas, et s'il les connaît, il est de son devoir de divulguer leurs noms au Parlement.

Je n'ai aucun doute que le ministre constatera lui-même que je suis l'écho des sentiments de ses amis politiques autant que de ses adversaires dans cette Chambre et dans le pays. Examinons ces chiffres. L'autre jour, en réponse à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), on a déposé sur le bureau de la Chambre, un relevé des sommes dépensées pour l'immigration depuis 1900 à 1905. Les chiffres sont divisés sous quatre chefs : immigrants en général, immigrants venant des Etats-Unis, immigrants venant d'Angleterre et immigrants venant du continent européen. Pendant l'exercice 1900-1901 nous avons dépensé pour favoriser l'immigration de tous les pays indistinctement, $444,729.63 ; pour aider à l'immigration des Etats-Unis, $144,000 ; pour aider à l'immigration venant d'Angleterre, $110,000, et pour aider à l'immigration venant du continent européen, $43,000. Depuis cette date jusqu'à 1904-1905 cette dépense a beaucoup augmenté. L'année dernière nous avons dépensé pour l'immigration un montant de $972,356.67, soit une augmentation de 118 pour 100 depuis 1900-1901. L'année dernière, nous avons dépensé $318,000 pour faire venir des immigrants des Etats-Unis, soit une augmentation de 120 pour 100 sur l'exercice 1900-1901, augmentation plus grande en proportion que l'augmentation générale. Nous avons dépensé $198,000 pour faire venir des immigrants d'Angleterre, soit une augmentation de 88 pour 100 depuis 1900-1901; mais nous avons dépensé $130,000 en 1904-1905 pour faire venir des immigrants du continent européen, soit une augmentation en quatre ans de 200 pour 100, c'est-à-dire, pour encourager l'immigration venant du continent européen, nous augmentons la dépense beaucoup plus rapidement que pour encourager l'immigration venant d'un autre pays, l'Angleterre comprise. C'est en faveur de ce dernier pays que l'augmentation est la plus basse, seulement 88 pour 100.

A cette immigration venant du continent européen est liée cette North Atlantic Trading Company, au sujet de laquelle nous ne pouvons pas avoir de renseignements. Il n'y a pas seulement que l'opposition qui se plaint, et j'insiste sur ce point, afin que d'ici à ce que la Chambre se réunisse de nouveau, sinon dès ce soir, le ministre se décide à dire au comité et au pays quels sont les noms de ceux avec lesquels il traite. L'honorable ministre me permettra de lui lire quelques lignes de l'article du " Globe " du 13 avril, sur le même sujet. Il ne m'arrive pas souvent d'approuver le " Globe " mais dans ce cas-ci je ne puis m'empêcher d'approuver tout cet article. J'en lirai quelques lignes pour prévenir le cas où, pour une raison ou pour une autre, le " Globe " changerait d'opinion ainsi qu'il a changé en d'autres circonstances précédentes. L'article dit :

Nous devons dire cependant, que les subventions payées à la North Atlantic Trading Company, pour encourager l'immigration venant du continent européen, remettent de nouveau sur le tapis toute la question d'offrir des subventions à l'immigration. Le refus de faire connaître les membres de la compagnie rend plus impérieuse la nécessité de fermer au moins cette succursale. Les immigrants qui nous viennent du continent européen ne sont pas en général d'une espèce si recommandable que le Gouvernement puisse oublier de prendre les précautions ordinaires. Le public n'aime pas que l'expédition des affaires publiques soit faite en secret, et s'il n'y a pas d'autres moyens que ceux-là d'obtenir des immigrants européens, nous devrions essayer de nous en passer. Le Canada se remettra du coup si l'Europe le veut.

Il peut avoir été nécessaire, afin d'obtenir un courant d'émigration d'employer des moyens extraordinaires. Le temps est arrivé, et nous croyons qu'il est déjà arrivé depuis quelque temps, de ne nous en rapporter qu'aux avantages généraux du pays.

Plus tard le "Globe" dit :

S'il fallait quelque chose pour mettre fin à ce système, le fait qu'il est nécessaire de travailler dans le secret en Enrope pour obtenir des immigrants serait suffisant.

L'article se termine comme suit :

Dans tous les cas aucune compagnie ne devrait tenir ses opérations secrètes.

Je soumets ces réflexions à l'attention du ministre et je lui demande de bien considérer si ce comité n'a pas le droit de connaître les noms de ceux auxquels le département paye de l'argent. On ne doit pas se contenter du nom de North Atlantic Trading Company, mais il faut connaître aussi le personnel de la compagnie.

Le ministre nous a dit qu'il n'avait aucune autorité sur M. Smart. M. Smart a quitté depuis trois ans le département de l'Intérieur où il était sous-ministre, avec l'entente expresse, ainsi qu'il l'a dit, je crois, l'autre jour, au comité, qu'il entrerait au service de cette compagnie et qu'il ne serait pas obligé de dévoiler les noms des membres de la compagnie, et qu'il a fait cela avec le consentement du ministre.

M. OLIVER : Le champ de la discussion s'est beaucoup étendu et ne paraît pas devoir nous amener à aucune conclusion définitive. J'approuve entièrement une grande partie de ce qui a été dit par les membres de la gauche, mais il me semble qu'ils ne se rendent pas bien compte de la situation. Mon honorable ami (M. Lennox) a dit que le Gouvernement ne devrait pas traiter avec une compagnie dont il ne connaitrait pas les membres qui la composent. Voilà une drôle de doctrine. Nous payons des subventions à des compagnies de steamers au montant de plusieurs milliers de dollars, tous les ans, et nous ne demandons jamais quels sont les membres qui composent ces compagnies. Nous n'avons pas d'intérêt à connaître quels en sont les directeurs, nous savons seulement que nous faisons affaire avec elles, si elles nous donnent un bon service ou non, et c'est tout ce que l'on est tenu de savoir. Il en est de même lorsque nous traitons avec les compagnies de chemins de fer ; nous connaissons le nom de la compagnie, mais nous ne connaissons pas tous ceux qui la composent. C'est la même chose pour le département de l'immigration; ce que l'on doit considérer, ce sont les résultats obtenus plutôt que le personnel des compagnies.

M. SPROULE : Croyez-vous qu'il y ait quelque analogie entre les paiements que vous faites à cette société North Atlantic Trading Company, et les subventions que vous payez à la compagnie Allan, à la compagnie Torrance ou à la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

M. OLIVER : Je ne discute pas cela, je ne veux pas entrer dans cette partie de la question, mais je dirai que tout paiement qui est fait dans un service a une analogie avec celui fait dans un autre service, que la somme soit grande ou petite. Mais ce n'est pas là la question. Lorsque mon honorable ami a dit, il y a un instant, qu'il était impossible d'achever le vote des crédits en discussion dans la Chambre, parce qu'il y avait certaines questions en discussion devant un comité permanent, je ne me suis pas opposé à sa prétention, si c'est l'attitude qu'il doit prendre. Mais les crédits actuels sont soumis à la Chambre pour son information, et je suis prêt à lui donner tous les renseignements qu'il est de mon devoir de lui donner concernant et les détails d'administration et la politique générale du département ; et je ne vois pas de raison pour laquelle la Chambre ne pourrait pas décider si la dépense proposée est une dépense opportune, sans attendre le rapport du comité permanent. Je ne vois pas en quoi le résultat des délibérations dans ce comité pourrait avoir une influence sur la décision que la Chambre est appelée à donner concernant le vote de ces crédits. La ques-

tion dont est saisi présentement ce comité permanent, n'en est pas une de politique administrative; elle est seulement, si je puis m'exprimer ainsi, une chasse au scandale. En soumettant ce budget à la Chambre, je n'ai pas du tout à m'occuper du résultat des délibérations de ce comité, ou des méthodes qu'il suit. Ce comité agira comme bon lui semblera et s'il découvre des choses de nature à incriminer un individu quelconque ou le Gouvernement, tant pis. Encore une fois l'enquête que fait ce comité ne porte pas sur l'orientation de la politique du Gouvernement que je soumets en ce moment à la Chambre concernant l'immigration, ni sur les dépenses nécessaires pour mettre cette politique à exécution. A ce point de vue je serai très heureux de discuter toute question que les honorables amis désireront discuter, et je leur donnerai tous les renseignements que je puis posséder.

M. INGRAM : Je voudrais poser une question. M. Smart a juré, et l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), nous a dit que les noms des personnes qui composent la "North Atlantic Trading Company" sont dans le département de l'Intérieur, et que conséquemment, l'honorable ministre les connaît. Mon honorable ami refuse-t-il de donner à la Chambre les noms qui sont déjà dans son département ?

M. OLIVER : Pas du tout.

M. INGRAM : L'honorable ministre nie-t-il qu'ils sont dans son département ?

M. OLIVER : Je ne sais pas s'ils y sont, mais s'ils y sont, la Chambre pourra avoir communication de la liste si elle le désire.

M. INGRAM : Dois-je comprendre que l'honorable ministre n'a pas d'objection à nous les donner ?

M. OLIVER : Pas du tout. Lorsque cette question a été discutée pendant la session dernière, j'ai expliqué à la Chambre aussi bien que je pouvais le faire, les conditions particulières de cette entreprise ; et j'ai déclaré alors qu'il ne me semblait pas de bonne politique, tant que nous serons décidés à maintenir ce contrat en vigueur, de révéler les noms d'aucun de ceux qui l'ont signé. J'ai, cependant, soumis la question à mon honorable ami le chef de l'opposition et les noms des personnes que je connaissais alors et que j'ai connues depuis ont été je crois rendus publics. S'ils n'ont pas été rendus publics, ils peuvent l'être maintenant, si les honorables membres de l'opposition veulent prendre la responsabilité de les faire connaître.

M. R. L. BORDEN : Je crois que les membres de l'opposition consentiront probablement à prendre la responsabilité dont l'honorable ministre a parlé, et je ne crois pas qu'aucun membre de cette Chambre, devrait chercher à s'y soustraire. Une chasse au scandale, si c'est ainsi que l'honorable ministre veut appeler cette enquête, se fait en ce moment devant le comité d'agriculture, et autant que je sache, l'examen des témoins n'est pas encore terminé. Je ne suis pas très au fait de ce qui s'est passé devant ce comité, à part ce que j'en ai vu dans les journaux, mais j'ai cru comprendre que M. Smart avait refusé de donner des renseignemnts que l'on avait droit d'avoir et qu'il reconnaissait avoir en sa possession, et que la majorité du comité l'avait appuyé dans son refus. Nous n'avons pas à nous occuper pour le moment de ce refus, bien que nous puissions y revenir plus tard.

Je ne savais pas, avant ce soir, que le témoin avait juré que les renseignements qu'il refusait de donenr au comité sont en la possession du département. L'honorable ministre ne semble pas très certain s'ils y sont ou non, mais je suppose que nous pourrons plus tard être renseignés sur ce point. Le ministre sait, sans doute, que cette question a fait le sujet de quelques discussions l'année dernière. Autant que je me le rappelle, le Gouvernement, à cette époque, prétendait tout simplement, que les opérations supposées de cette compagnie, seraient grandement entravées, si l'on connaissait dans certains pays du continent d'Europe, les noms des personnes qui s'occupent d'activer l'émigration de ce pays vers le Canada. Je me rappelle que les raisons que l'on donnaient étaient que ces personnes avaient été employées pour faire certains travaux, qu'elles ne pouvaient pas faire, sans venir en contravention avec les lois du pays, où elles étaient supposées travailler, et que ce gouvernement approuvait l'infraction ou la violation des lois de ces pays commises par ces personnes. Conséquemment, le Gouvernement étant complice, ne pouvait dévoiler les noms de ses alliés. Je ne sais pas, cependant, si nous pouvons discuter cette question présentement très au long. La chasse aux scandales, ainsi que le ministre l'appelle, se poursuit devant le comité de l'agriculture, et bien que le ministre prétende impossible qu'il soit intéressé dans les révélations qui peuvent s'en suivre, il est cependant permis de croire qu'elles pourraient l'intéresser plus tard. Je ne me suis pas levé cependant, tant dans l'intention de discuter ce sujet en particulier, que dans le but de demander à mon honorable ami des renseignements au sujet d'un crédit considérable qui est mentionné dans le rapport de l'auditeur général aux pages L—24, L—25 où je trouve un item de $12,250 pour ce que l'on a appelé des délégués spéciaux. Il serait peut-être très à propos pendant que nous discutons les questions d'immigration en général, que l'on nous donnât des renseignements au sujet des résultats des efforts de trente ou quarante personnes que l'on a envoyées dans les vieux pays en qualité de délégués spéciaux.

On m'a dit plusieurs fois que le principal travail que faisaient un bon nombre de ces

délégués était simplement de faire un voyage dans les vieux pays, aux frais du Trésor, et qu'il serait un peu difficile de montrer quels bénéfices quelques-uns d'entre eux ont rapportés au pays, bien que je n'aie aucun doute que ces voyages ont dû procurer beaucoup d'amusement à ces messieurs. Le ministre est-il en mesure de nous indiquer que ces voyages ont eu pour résultat d'augmenter l'immigration, ou de nous donner d'autres bénéfices manifestes? On m'a demandé des renseignements concernant les travaux de deux ou trois de ces délégués. Je prendrai au hasard l'un des comptes les plus considérables. On a payé par exemple $1,237.97 à un M. Wilson. Le ministre sait-il combien de personnes M. Wilson a gagnées à venir au Canada, dans quelle partie de l'Angleterre ou du continent européen il a fait sa propagande, et quel genre de propagande il faisait? M. Wilson a été absent pendant quatre mois ; je suppose que le compte qu'il a présenté représente les dépenses de tout son voyage, depuis le jour où il est parti jusqu'à celui de son retour.

Sur cette somme, il y a $400 pour son traitement, et $837.97 pour ses frais de voyages de toutes sortes. Etait-il en quête d'immigrants pour les prairies de l'Ouest ou pour la province de la Nouvelle-Ecosse qui est sa province natale, si je ne me trompe ? Je crois que ce renseignement devrait être fourni à la Chambre parce que ce genre de dépenses représente un montant considérable. Si cette méthode rend quelques services nous devrions le savoir ; si elle n'en rend pas d'autre que celui de donner à ces délégués l'avantage de se promener aux dépens du pays nous aimerions à le savoir aussi. L'honorable ministre peut-il nous montrer quelques rapports de ces voyages ? Peut-il nous montrer aussi les résultats qu'ils ont produits ?

M. OLIVER : Je ne puis pas dire si nous avons un rapport de la personne dont l'honorable député vient de parler, mais je crois que nous avons des rapports de presque tous les délégués spéciaux ; si nous en avons des rapports de presque tous les délégués soient déposés sur le bureau de la Chambre. Comme M. Wilson a présenté un compte de dépenses je présume aussi qu'il a présenté un rapport.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il un seul de ces délégués qui a amené un seul immigrant traitement et $837.97 pour ses frais de voyade nous montrer le travail qu'a fait un seul de ces délégués pour nous amener un immigrant au Canada ? S'il n'est pas en mesure de faire cela, peut-il nous montrer aucun avantage général, ou un seul bénéfice que le pays a reçu de cette dépense de $12,250 ?

M. OLIVER : Je n'ai aucune connaissance personnelle des résultats que peut avoir produits le travail du délégué en question, mais j'ai eu occasion de constater personnellement les résultats du travail d'un délégué spécial parti des environs d'Edmonton, il y a deux ou trois ans. Par son entremise et grâce à ses efforts, un très grand nombre d'immigrants désirables sont venus s'établir au Canada, et j'ai raison de croire, que dans l'ensemble, ces délégués spéciaux ont eu beaucoup de succès. Il est impossible, naturellement, d'indiquer en particulier tous les résultats des travaux de l'un de ces délégués, tout comme il serait impossible de dire à propos d'une annonce qui paraît dans les journaux continuellement dans quel jour ou quelle semaine de l'année cette annonce a produit des résultats. Personne ne peut visiter un autre pays et y répandre des renseignements favorables au Canada, sans que sa propagande ait des effets et des résultats que l'on ne peut avoir immédiatement. Les voyages de ces délégués spéciaux font partie de la propagande qui a été faite en ces dernières années en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, dans le but d'augmenter le nombre des émigrants de ces pays vers le Canada. A mon avis, je crois que c'est le meilleur mode de propagande que l'on puisse adopter ; je crois aussi que l'augmentation considérable que nous constatons dans le nombre d'immigrants qui nous arrive aujourd'hui de la mère patrie, et surtout l'amélioration consolante dans la qualité des immigrants, doivent être en justice attribuées dans une certaine mesure aux efforts de ces délégués spéciaux.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas exactement l'application de l'exemple que l'honorable ministre nous cite. Une annonce dans un journal est généralement préparée dans un but particulier ; elle est rédigée par un spécialiste, et on la publie de préférence dans un journal qui a une grande circulation ; elle est faite dans un langage qui frappe, car, ainsi que nous le savons, la rédaction des annonces est devenue un art. Mais le département ne me paraît pas du tout être guidé par ces principes. Il ne cherche pas à s'assurer les services de personnes ayant de l'expérience dans la manière d'engager des immigrants à venir au Canada. Je puis me tromper, mais il me semble que le département ne s'occupe pas de choisir des personnes avant de l'expérience ou des talents particuliers, à part les services qu'ils ont pu rendre au parti libéral, et qu'il les envoie faire un voyage dans la mère patrie aux dépens du public, sur la simple théorie qu'ils sont des délégués spéciaux, et pourront et devront augmenter l'émigration vers le Canada.

Je ne critique pas particulièrement le ministre actuel, parce qu'il n'y a que quelque temps qu'il est à la tête du département, mais j'appelle son attention sur cette manière de procéder, parce qu'il est constitutionnellement responsable de ce que ses prédécesseurs ont fait. Il est inutile de dire à ce comité ou de me dire qu'il y a analogie

entre cette manière de faire la propagande et la publicité que fait une grande maison de commerce dans les journaux. Dans un cas vous avez un plan systématique et efficace, dans l'autre, vous n'avez rien de ce genre : vous choisissez comme délégués des personnes qui n'ont aucune qualité spéciale, à part celle d'être un ami du parti, et vous les envoyez aux dépens du Trésor public faire une promenade en Angleterre, sous prétexte d'aider à l'immigration.

Il est possible, et sans doute il est arrivé quelquefois, que certains de ces délégués sont des hommes de talent et d'intelligence, et que leurs voyages aient fait quelque bien. Je ne parle pas des exceptions, mais du système en général. Le ministre voudra-t-il, lorsque cette question reviendra de nouveau en discussion, car elle devra certainement y revenir, nous faire connaître les qualifications spéciales de quelques-uns de ces délégués, par exemple de MM. Wilson, Gillies et Douglas. Je vois que ce dernier a dépensé pendant sa traversée sur l'océan, la somme de $29.20. Je ne sais pas ce que cette somme représente. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire les raisons pour lesquelles ces personnes ont été spécialement choisies ? Si le ministre se propose de faire faire une propagande de ce genre, pourquoi ne choisit-il pas des hommes d'expérience et qui connaissent la besogne ? Pourquoi choisir tous les ans de nouvelles personnes, dans le seul but apparent de leur fournir l'occasion de faire un voyage en Angleterre aux dépens du pays ? Telle est l'objection que j'ai aux méthodes suivies dans le passé. Je ne sais pas quelles méthodes le ministre se propose d'adopter dans l'avenir ?

M. OLIVER : Je crois que la critique de mon honorable ami n'est pas tout à fait juste et qu'elle ne s'accorde pas avec les faits. J'ai eu autrefois une connaissance personnelle de l'envoi de délégués spéciaux en Angleterre,et ce que l'on désirait surtout, c'était de choisir des cultivateurs qui avaient eu du succès dans l'Ouest ; je ne parle que de cette partie du pays. Nous désirions choisir des personnes nées dans les vieux pays, et qui avaient réussi comme cultivateurs dans l'Ouest, afin qu'elles puissent donner à ceux qui, dans les vieux pays, pouvaient immigrer au Canada, des preuves de leurs succès dans ce pays, ce qui aurait plus d'effet sur leurs esprits que toute méthode possible. Celui qui a lui-même réussi au Canada, bien qu'il ne soit pas quelquefois aussi éloquent qu'un agent d'immigration de profession, réussira peut-être mieux à convaincre ses voisins et ses parents, par le seul fait de son succès. C'est en vertu de ce principe que ces délégués spéciaux furent désignés; on peut s'être écarté de cette règle dans certains cas. Mais lorsque le ministre dit que l'on n'a suivi aucun principe dans le choix de ces délégués, je suis obligé de différer d'opinion avec lui, et de lui dire que tel est le principe d'après lequel le département a agi, et à mon avis, c'était un principe sage et qui a produit de bons résultats. L'immigration considérable que nous recevons aujourd'hui d'Angleterre est un des résultats de ce genre de propagande. Les renseignements que demande l'honorable député seront donnés à la prochaine séance de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Le ministre peut-il nous dire combien parmi les noms qui sont donnés aux pages L—24-25, viennent de chaque province ; combien viennent de l'Ouest, combien sont nés dans les vieux pays et quels sont ceux qui ont été choisis pour cette raison ?

Il peut se faire que je sois dans l'erreur en ce qui regarde la manière de faire du département ; il est possible que celui-ci se soit inspiré au début d'un excellent principe ; mais j'ai en vue ce qui se fait actuellement, si j'en crois les renseignements qui me parviennent de divers quartiers, mais dont, toutefois, je ne saurais garantir l'exactitude. Je ne connais rien des faits personnellement ; je me borne à les signaler au ministre exactement tels qu'ils m'ont été signalés. Si le ministre veut avoir l'obligeance de me fournir ces informations, nous les discuterons plus longuement la prochaine fois que ce crédit sera mis en délibération.

M. SPROULE : Nous entendons vanter bien souvent la manière dont le gouvernement actuel opère le recrutement des immigrants ; mais il me semble que ses efforts n'ont pas donné d'aussi grands résultats que ceux qu'on aurait pu s'attendre à obtenir d'une dépense aussi considérable de fonds publics. Et cette conclusion est d'autant plus apparente si l'on fait le rapprochement entre les statistiques de l'immigration chez nous et celles concernant la république voisine.

En réponse à une question posée par moi récemment, il fut déclaré que la dépense de l'immigration, l'année dernière, s'était élevée à $972,356. En 1896, sous le régime conservateur, la dépense de ce chef avait été de $120,000. Les conservateurs cédant aux instances de leurs adversaires, avaient réduit cette dépense d'année en année, et cependant ils continuaient à être en butte à des attaques, j'allais dire à des attaques furibondes, en raison du chiffre trop élevé des dépenses entraînées par le bureau de l'immigration. On nous déclara que cette dépense n'était pas justifiable, qu'elle ne donnait pas les résultats qu'on en attendait, qu'elle n'était pas opportune. Le parti libéral, en arrivant au pouvoir, augmenta les dépenses pour cette fin, et il le fit très à propos, suivant moi ; car il ne nous arrivait pas le nombre d'immigrants voulu. Mais les dépenses ont toujours augmenté depuis, au point d'atteindre, l'année dernière, près d'un million de dollars, et il ne me paraît pas douteux qu'elles atteindront ce chiffre cette année. On nous affirme que

les résultats obtenus sont merveilleux. Mais, en parcourant les rapports des Etats-Unis, je vois qu'il s'est porté sur ce pays, l'année dernière, en chiffres ronds, à peu près douze fois autant d'immigrants qu'il s'en est porté vers notre pays. Pourtant, il ne se trouve plus aux Etats-Unis de terres vacantes à offrir aux immigrants, il ne s'y fait plus de concessions à titre gratuit, et c'est en partie pour cette raison que le trop-plein de cette population se porte de notre côté. Néanmoins, il arrive aux Etats-Unis douze fois plus d'immigrants qu'au Canada ; et on a dû non seulement supprimer les dépenses faites en vue du recrutement d'immigrants, mais, en outre, adopter récemment un projet de loi dont une disposition est à peu près dans le sens que je vais dire :

Le comité de la Chambre relatif à l'immigration a complété aujourd'hui son bill restreignant de nouveau l'admission d'étrangers aux Etats-Unis. Le bill augmente la capitation sur les étrangers de deux dollars à cinq.

Ainsi on exige des immigrants cinq dollars par tête avant de les laisser entrer au pays, tandis que, au contraire, nous leur payons cinq à six dollars par tête pour les engager à venir de notre côté.

Tout adulte du sexe masculin devra, aux termes de ce projet de loi, avoir en main une somme de $25, et tout adulte du sexe féminin, une somme de $15. Une famille entière pourra être admise si son chef est possesseur de $50.

Au point de vue de l'instruction, tout immigrant de plus de seize ans devra savoir lire dans une langue quelconque. Sont exclus les imbéciles, les faibles d'esprit et les ouvriers débiles. Il sera à la discrétion du département du Commerce et du Travail d'admettre ou d'exclure des immigrants de moins de seize ans qui cherchent accès aux Etats-Unis sans être accompagnés.

Or, si les Etats-Unis, sans l'offre de concessions de terre à titre gratuit attirent douze fois autant d'immigrants que nous, même en exigeant d'eux le versement d'une taxe de deux dollars par tête, comme on l'a fait par le passé et en rejetant les sujets malingres, imbéciles, atteints de maladies ou d'autre part peu désirables, au chiffre de plusieurs milliers par année, alors je dis que nous n'avons pas obtenu des résultats tellement merveilleux, eu égard aux fortes dépenses que nous avons faites.

M. R. L. BORDEN : Combien les Etats-Unis dépensent-ils en vue du recrutement d'immigrants en Europe ?

M. SPROULE : Je n'en sais rien, mais le chiffre de leurs dépenses a été considérablement réduit. Les Américains disent aujourd'hui qu'ils n'ont pas à payer les étrangers pour les engager à s'établir dans leur pays; au contraire, ces immigrants y arrivent en trop grand nombre. Voyez, d'autre part, ce qui se passe chez nous. L'honorable ministre nous a fait l'énumération des agences d'immigration aux Etats-Unis, en Europe et dans d'autres pays; et si mon calcul est exact nous avons plus de 125 agents salariés occupés aujourd'hui à parcourir le monde en quête d'immigrants pour le Canada. Le ministre nous a parlé récemment du caractère très désirable de l'immigration qui nous arrive aujourd'hui en comparaison de celle qui nous arrivait il y a quelques années ; il aurait voulu nous donner l'impression que nous tirons un excellent parti des sommes que nous dépensons. Dans les diverses parties du pays, vous trouverez des gens qui ont été transportés ici comme journaliers agricoles ou garçons de ferme, et qui vous diront qu'ils n'ont jamais de leur vie travaillé ni séjourné sur une ferme. Ils viennent de Londres, de Liverpool, de Manchester et d'autres grandes villes d'Angleterre, et bien qu'ils ne connaissent rien de la culture, ils sont inscrits ici comme ouvriers de ferme. Ce ne sont pas là les immigrants qu'il nous faut ; une fois qu'ils ont été distribués dans la province de l'Ontario, nos cultivateurs s'aperçoivent qu'on ne saurait guère en tirer parti. Qu'arrive-t-il ? Nombre d'entre eux vont s'établir dans les villages, y séjournent quelque temps et finissent par aller s'échouer dans les villes. J'en pourrais mentionner quelques-uns que je connais bien, qui s'étaient établis dans notre partie du pays, qui ne rendaient aucun service, qui vinrent habiter les villages et après un certain temps restèrent à la charge des contribuables. Ceux-ci durent même dans certains cas s'imposer des dépenses pour se débarrasser de ces immigrants en les expédiant sur les villes. Ce n'est pas là une classe désirable. Le gouvernement des Etats-Unis tout en refusant d'admettre les immigrants débiles, atteints de maladies ou peu désirables, exige que tout adulte du sexe masculin ait en main $25, que toute femme ait au moins $15, ou que toute famille ait $50. C'est là ce que fait le gouvernement des Etats-Unis, et cependant ce pays reçoit plus d'immigrants en proportion du nombre de ses habitants que notre pays n'en reçoit aujourd'hui, bien que la république américaine ne soit pas en mesure comme nous le sommes d'offrir aux immigrants des concessions de terre fertile. A mon avis, notre succès n'est pas très grand ; nombre des immigrants qui nous arrivent tombent à la charge des établissements de bienfaisance du pays ; il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Je lisais l'autre jour un article de journal indiquant le nombre des immigrants qui étaient tombés à la charge des institutions charitables de Toronto, l'hiver dernier. A Montréal et ailleurs, le même état de choses se produit. Des gens qui sont inscrits comme journaliers agricoles, comme ayant été recrutés dans les fermes de la Grande-Bretagne, ont été reconnus, une fois établis ici impropres au travail des champs. Je reconnais bien qu'il s'en trouvera quelques-uns parmi eux qui, sans avoir fait préalablement d'apprentissage de la culture, pourront y réussir ; mais ce n'est pas le cas du grand nombre. Je ne crois pas que nous ayons tiré le

meilleur parti possible des sommes considérables que nous avons dépensées ces années dernières. Le temps me semble venu où nous pourrions facilement nous dispenser de cette armée d'agents salariés parcourant l'univers à la recherche d'immigrants pour le Canada. Les avantages que nous sommes en mesure d'offrir devraient être suffisants pour attirer autant d'immigrants de la bonne classe que nous sommes en mesure d'assimiler et de transformer en citoyens utiles. Les autres, nous n'en avons pas besoin. On nous affirme que ces immigrants sont soumis à l'inspection en Europe, qu'on ne nous en envoie pas qui ne soient sains de corps et d'esprit. Voici un passage que j'ai extrait d'un journal récemment. Il signale deux cas entre beaucoup d'autres. Il est conçu en ces termes :

Déversés à Toronto—Immigrants souffrant de trachoma, d'une maladie infectieuse des yeux.

Le trachoma est une maladie qui sévit dans le sud de l'Europe, et on nous assure que ces immigrants sont soumis à un examen et que ceux atteints de trachoma sont refusés.

Le trachoma est une maladie des yeux qui sévit dans le sud de l'Europe et en Asie ; elle est d'un caractère tellement virulent et contagieux que le Gouvernement interdit l'entrée au Canada aux immigrants qui en sont atteints. Récemment deux Syriens atteints de cette maladie furent admis par les inspecteurs de l'immigration à Halifax ou Saint-Jean et passèrent par Toronto, en route pour les Etats-Unis. Les fonctionnaires de l'immigration aux Etats-Unis arrêtèrent ces deux hommes à la frontière et les renvoyèrent à Toronto, où ils vivent aujourd'hui pauvrement aux frais d'un parent établi dans la république voisine et qui devait leur procurer de l'ouvrage. M. Walsh, aide-préposé à l'assistance, chercha à faire admettre ces hommes aux Etats-Unis ; mais les fonctionnaires de ce pays signalèrent les symptômes de cette maladie qui étaient apparents, et en conséquence ces immigrants durent rester à Toronto.

Il me semble étrange que des symptômes aussi apparents pour l'inspecteur des Etats-Unis n'aient pas été relevés également par nos inspecteurs à la frontière, et je ne comprends pas pourquoi on leur a permis de pénétrer au Canada.

M. Walsh trouve étrange que les hommes détenus par les fonctionnaires des Etats-Unis ne l'aient pas été par les inspecteurs canadiens, qui devraient se montrer aussi sévères. On exprime l'avis que si le surintendant médical de l'immigration au Canada, le docteur Bryce, était au courant, il ordonnerait que ces hommes soient renvoyés en Europe aux frais des compagnies de transports maritimes. On s'accorde à dire qu'il est injuste de les déposer dans la ville de Toronto.

Je connais deux ou trois autres cas comme le précédent. On a cherché à renvoyer quelques-uns de ces gens, mais sans succès. On prétend qu'on n'avait pas le droit de les renvoyer, et ces immigrants continuent de rester au Canada. J'ai lu cet extrait simplement pour montrer que l'inspection n'est pas aussi soignée qu'on a voulu nous le faire croire. Car il s'introduit ici de ces gens, et cela non pas avant que la maladie ait fait son apparition, mais lorsqu'elle est devenue très apparente pour les inspecteurs des Etats-Unis. Ceux-ci refusent de laisser franchir la frontière aux personnes ainsi atteintes, tandis que les inspecteurs canadiens les laissent passer. Beaucoup de ces gens finissent par entrer dans les hôpitaux. J'ai lu un rapport dans lequel il était constaté que nombre de ces personnes avaient demandé d'être admises dans les hôpitaux, affligées d'autres maladies également. On pourrait dire la même chose en ce qui regarde les hôpitaux de Montréal. Si l'inspection est aussi soignée qu'on se plaît à nous le dire, comment se fait-il que ces personnes soient admises ? Il semblerait que l'inspection laissât à désirer à certains égards. Non seulement nous admettons des immigrants malades, débiles, incapables de supporter les rigueurs de notre climat, mais nous admettons également nombre de gens qui ne sont pas cultivateurs, qui ne l'ont jamais été, qui ne connaissent rien de la culture, qui ne sont pas même ouvriers et qui, en grand nombre, tombent à la charge des institutions charitables du pays. Et pourtant nous nous vantons d'obtenir de grands résultats au moyen de cette dépense de deniers publics. Ma prétention c'est que nous avons atteint un point où les avantages offerts par notre pays devraient être suffisants par eux-mêmes pour attirer les immigrants sans qu'il soit nécessaire de dépenser les sommes considérables que nous dépensons actuellement. J'ajouterai que parmi les immigrants qui nous arrivent, il en est un grand nombre qui ne sont pas du tout recommandables et qui à peine arrivés, tombent à la charge de nos maisons de bienfaisance.

M. OLIVER : Le comité doit se féliciter, à mon avis, de l'attitude très nette prise par l'honorable député préopinant (M. Sproule). Si cette attitude est également celle de ses amis de l'opposition, nous pourrons en arriver peut-être à une conclusion au sujet de ce crédit pour l'immigration. Si je comprends bien l'honorable député, il est d'opinion que le Canada devrait cesser de stimuler l'immigration et que nous devrions même biffer entièrement ce crédit. C'est là une attitude bien tranchée et que l'honorable député a assurément le droit de prendre. Mais si c'est là son attitude et celle de ses amis de la gauche, il va nous falloir, bien entendu, croiser le fer avec eux sur cette question.

L'honorable député ne considère pas que le travail fait par le gouvernement canadien, ces années dernières, en vue de recruter des immigrants, ait donné des résultats bien appréciables. Je puis en parler d'une manière d'autant plus impartiale que c'est de date récente seulement que je me suis trouvé à y prêter la main et que je ne sau-

rais réclamer qu'une bien petite part de mérite à cet égard. L'honorable député fait la comparaison entre la situation du Canada et celle des Etats-Unis, entre le courant d'immigration qui se dirige vers notre pays et celui qui se dirige vers les Etats-Unis. Son raisonnement pêche en ce qu'il n'existe aucune similitude entre les situations de ces deux pays. En effet, bien que la superficie du Canada soit égale à celle des Etats-Unis, et bien que le Canada ait été colonisé d'aussi longue date que les Etats-Unis, la population de ce dernier pays est de 80,000,000, tandis que celle du Canada n'est que de 6,000,000. Cette différence dans les situations de ces deux pays, rend nécessaire l'adoption de moyens différents en vue du recrutement des immigrants. Ce n'est pas en vue d'obtenir des concessions de terres à titre gratuit que les immigrants se dirigent vers les Etats-Unis, car il ne se trouve plus de ces terres à distribuer. Les immigrants qui s'établissent dans la république voisine sont pour la plupart des gens qui cherchent à tirer partie des avantages résultant de l'occupation des terres par les autres plutôt que par eux-mêmes. C'est parce que ces gens sont affligés de la manière indiquée par l'honorable membre que le gouvernement des Etats-Unis a jugé nécessaire de prendre des mesures spéciales en vue de mettre une entrave à l'envahissement des immigrants atteints de maladies et peu recommandables. De ce que ce fort courant d'immigration se dirige sur les Etats-Unis, il ne faudrait pas conclure que si le Canada cessait d'agir, il lui arriverait des contingents de colons bien conditionnés. Même s'il nous était posseible de les attirer nous ne voudrions pas de la classe d'immigrants qui se dirige sur les Etats-Unis. Nous avons d'autres avantages à offrir aux immigrants, et c'est une autre classe de colons qui se présente sur nos frontières. Actuellement, il se dirige sur le Canada un courant d'immigrants à provenance des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, et dans une certaine mesure du continent européen ; plusieurs d'entre nous en sont étonnés. Mais il n'en a pas toujours été ainsi. Le Canada a toujours été le Canada depuis que le monde est monde ; le Canada forme une unité politique depuis 1870 ; le Canada est traversé par un chemin de fer transcontinental depuis 1885 ; à partir de cette date le Nord-Ouest a été de plus en plus sillonné par les chemins de fer. Mais bien que le Nord-Ouest, durant toute cette période, ait été virtuellement dans l'état où il est aujourd'hui, l'immigration ne se portait guère de ce côté. Un honorable député de la gauche a déclaré qu'il ne fallait pas s'attendre à voir le Canada se peupler avant que les terres des Etats-Unis fussent toutes occupées. Mais voilà des années, pour bien dire, que les terres des Etats-Unis sont toutes occupées, et cependant jusqu'à ces années dernières nous n'avons guère reçu d'immigrants. A l'époque où le grand territoire de l'Oklahoma fut ouvert à la colonisation, les terres disponibles étaient devenues tellement rares aux Etats-Unis que des milliers de personnes vinrent s'aligner sur la bordure de ce territoire, au signal donné, traversèrent la frontière, et dans l'espace de deux jours eurent jalonné leurs terrains respectifs. Or, même à ce moment, on ne reconnaissait aucune valeur aux terres de notre Nord-Ouest, et il ne se dirigeait pas d'immigrants de ce côté. Ce n'est pas qu'on fût indifférent aux avantages assurés par la possession du sol, mais c'est que les ressources de notre Nord-Ouest n'avaient pas encore été révélées aux habitants des Etats-Unis. Comme l'a déclaré l'honorable député de Halton (M. Henderson) le travail de recrutement pour avoir des résultats doit être suivi. Les premières tentatives de notre gouvernement n'ont guère porté de fruits ; il fallait y mettre de la persistance. Quelques-uns s'imagineront peut-être que nous pourrions cesser d'agir sans que le mouvement de l'immigration fût entravé. C'est possible, mais il n'en est pas moins vrai que c'est par suite des efforts du département de l'Immigration que ce courant subit de colonisation s'est établi.

Les honorables députés de la gauche ne se rendent pas suffisamment compte des avantages que ce mouvement a assurés au Nord-Ouest et au Canada tout entier. Il y a quelques années encore, de vastes étendues de ces prairies ne valaient pas plus de un dollar à deux dollars de l'acre. Elles ne valaient pas trois dollars de l'acre; on n'en aurait pu obtenir ce prix. Le chemin de fer canadien du Pacifique détenait là-bas quelque seize millions d'acres, qu'il aurait été prêt à vendre jusqu'au dernier, moyennant trois dollars de l'acre ; mais ni le premier ni le dernier acre ne furent vendus ; personne n'en voulait à ce prix. Aujourd'hui ces terrains ont une valeur de huit ou dix ou douze dollars de l'acre, personne ne saurait fixer la valeur d'une grande partie de ces terres. Cela veut dire que la valeur réelle imposable des terres du Canada se trouve augmentée de plusieurs centaines de millions de dollars, par suite du courant d'immigration qui se dirige sur notre pays, et par suite de la plus-value ainsi donnée aux terres. Il n'est pas nécessaire de signaler les avantages assurés à l'est du Canada par suite de l'augmentation des échanges résultant de l'accroissement de la population dans l'Ouest. Les marchands en gros de Montréal et de Toronto, les fabricants de l'est du Canada sont redevables pour une bonne partie de leur prospérité grandissante de ces années dernières aux progrès de la colonisation et au développement de la production dans l'Ouest. Ce n'est pas que le Nord-Ouest soit différent de ce qu'il était autrefois ; ce n'est pas que le réseau des chemins de fer s'y soit considérablement développé ces années dernières ; cela provient uniquement de ce que

les colons, grâce aux efforts du département de l'Immigration, se sont portés de ce côté. L'honorable député a signalé les sommes considérables dépensées de nos jours en vue de stimuler l'immigration ; il déclare que la dépense pour cette fin n'était que de $100,000 sous le régime conservateur, et que l'opposition libérale trouvait alors cette dépense trop forte. La raison pour laquelle on critiquait cette dépense, c'est qu'elle ne donnait aucun fruit ; ces deniers étaient dépensés en pure perte, sans résultat appréciable. La situation aujourd'hui est entièrement différente. Il peut être de bonne économie de dépenser $1,000,000 par année si l'on en obtient des résultats, tandis qu'au contraire ce serait de la prodigalité pure et simple que de dépenser $100,000 sans effet. Si l'on considère les résultats produits par le travail de recrutement de mon prédécesseur, on doit dire que le pays se trouve remboursé au centuple de la dépense occasionnée de ce chef. Il y aura lieu peut-être de critiquer certains détails de cette administration, mais ces détails sont de peu de conséquence, eu égard aux résultats obtenus.

Les moyens d'action doivent changer suivant les circonstances. Il a été question des maladies dont les immigrants seraient affectés. Le gouvernement actuel s'est occupé très sérieusement de cet état de choses. Un honorable député a paru surpris de ce que deux individus atteints de trachoma avaient pu échapper à l'examen médical. S'il visite un port de mer et observe les voyageurs mettant pied à terre, il reconnaîtra que le service médical de notre département mérite des éloges parce qu'il ne fait pas passer un nombre beaucoup plus grand de voyageurs ainsi atteints. Les statistiques officielles font voir que, grâce à l'activité de notre service médical, il a été renvoyé, durant l'exercice 1904-5, 496 immigrants non désirables venus par les ports canadiens de l'Atlantique, et 115 venus par les ports des Etats-Unis, soit un total de 600. Avec ces milliers de personnes qui nous arrivent continuellement, nous sommes toujours exposés à recevoir des immigrants malades ou miséreux ; et les efforts tentés par le département de l'Immigration, ces années dernières, en vue de nous mettre à l'abri de ce danger, ont été entravés par l'insuffisance de notre législation. Mon prédécesseur a signalé les lacunes de la loi à cet égard, et j'ai moi-même donné avis du dépôt d'un bill modifiant la loi concernant l'inspection des immigrants. J'ai l'espoir, j'ai pleine confiance même, que ces honorables députés de l'opposition m'aideront à faire adopter ce projet de loi. Il nous mettra à même de contrôler les immigrants, de les retrouver, de les classer, de les renvoyer au besoin, dans des conditions beaucoup plus satisfaisantes que nous n'avons pu le faire jusqu'ici. Nous ne saurions faire un travail efficace à cet effet, si de plus amples pouvoirs ne nous sont conférés. Nous devons nous adapter aux conditions telles qu'elles se présentent, et nous espérons pouvoir obtenir un meilleur succès à l'avenir, par le moyen de notre nouveau projet de loi.

En ce qui regarde l'aptitude au travail ou l'état de vie des immigrants, nous n'ignorons pas, que dans le passé, il y a eu des plaintes à cet égard ; c'est inévitable. En vue de stimuler l'immigration à provenance d'Angleterre, nous ne nous sommes pas contentés d'employer des agents et de faire de la réclame pour le pays, nous avons en outre accordé une prime de $1.75 par tête aux agents expéditeurs en vue de les engager à diriger ces immigrants en perspective vers le Canada de préférence à tout autre pays.

C'est là la règle qui a guidé le gouvernement canadien durant nombre d'années en ce qui regarde le versement de la prime. A tort ou à raison, on considérait qu'il était avantageux d'accorder une prime légère à ces agents en vue de les porter à diriger les immigrants vers notre pays. Il était entendu que cette prime ne serait payée que pour les immigrants de la classe agricole, cultivateurs ou ouvriers de ferme ; mais on en vint à comprendre sous cette appellation les immigrants qui, une fois arrivés au Canada, se déclaraient disposés à faire le travail de ferme ou à s'établir sur des terres. Comme résultat, on en vint à compter comme cultivateurs, des artisans, des commis ou autres d'une profession quelconque qui, en arrivant au Canada, déclaraient qu'ils se destinaient à la culture. Cette manière de faire créa des difficultés. D'une part, nos agents aux ports d'arrivée refusèrent d'inscrire pour la prime nombre de ces immigrants, pour la raison qu'ils n'étaient pas réellement de la classe agricole. D'autre part, les agents expéditeurs réclamaient la prime sur tous ceux de ces immigrants qui en achetant d'eux leurs billets de passage leur avaient déclaré qu'ils se proposaient, une fois arrivés au Canada, de se livrer au travail agricole. Récemment, on en arriva à la conclusion qu'il serait avantageux de changer le mode de paiement de cette prime et de ne l'accorder que pour ceux des immigrants qui se seraient adonnés aux travaux de ferme ou autres similaires, en Europe, au moins un an avant leur départ pour le Canada. C'est-à-dire qu'au lieu de nous fonder pour payer la prime sur ce que l'immigrant déclarait vouloir faire, nous avons résolu de nous fonder à l'avenir sur le genre de travail auquel il se livrait avant son départ.

M. SPROULE : Quand ce changement a-t-il été effectué ?

M. OLIVER : La nouvelle règle a été mise en vigueur le 1er avril de cette année. L'effet sera naturellement de réduire notablement le nombre d'immigrants sur lesquels la prime sera payée. Dès lors, me rendant compte de la rareté de la main-d'œuvre au Canada actuellement et voyant

combien il serait opportun de nous procurer une classe d'immigrants dont les services pourraient être utilisés sur les fermes, j'ai cru qu'il serait juste d'augmenter le chiffre de la prime. Ainsi, à l'avenir, au lieu de payer $1.75 par tête sur tous ceux qui se déclareront disposés à faire de la culture au Canada, nous paierons $5 par tête sur tous ceux de ces immigrants qui auront été journaliers agricoles ou qui se seront adonnés à des travaux de cette nature en Europe. L'avis est en date du 20 mars et conçu en ces termes :

Le gouvernement canadien a résolu de changer le mode de paiement des primes accordées aux agents expéditeurs sur les billets vendus à des immigrants à destination du Canada ; et j'ai l'honneur de vous informer qu'à partir du 1er avril 1906 les règles suivantes seront appliquées en ce qui regarde ces billets :

1. Sauf les cas d'infraction aux règlements officiels, la prime sera payée sur tous billets pour le Canada vendus à des personnes qui seront et auront été depuis au moins un an en Europe, cultivateurs, ouvriers de ferme, jardiniers, palefreniers, vachers, charretiers, cantonniers, débardeurs ou mineurs, et qui auront signifié leur intention de faire de la culture au Canada ; les servantes sont aussi comprises dans cette catégorie.

2. La prime sera de £1 sur toutes personnes d'une des classes ci-dessus indiquées, âgées de 18 ans ou plus, et de 10 shillings sur celles âgées d'un an à 18 ans. Il ne sera pas payé de prime sur les enfants au berceau, les touristes, les Canadiens revenant au pays, les passagers de première, ceux dont les billets auront été payés d'avance ou sur les personnes exerçant un autre métier que ceux indiqués ci-dessus, ou sur celles débiles de corps ou d'esprit. '

Ce changement, à notre avis, aura un excellent effet à beaucoup d'égards ; il aura notamment celui de définir nettement notre attitude en ce qui regarde l'immigration des artisans. Les sociétés ouvrières ont quelque peu discuté le danger de concurrence résultant pour les divers métiers de l'activité déployée par les agents d'immigration du Gouvernement. Le département n'a jamais eu les visées qu'on lui a prêtées. Il s'est efforcé uniquement de développer la colonisation agricole, et non pas de recruter les classes ouvrières ou industrielles. Nous croyons que cette règle établira très nettement que la seule visée du bureau de l'immigration est de nous attirer des recrues pour l'agriculture.

M. LALOR : Comment vous y prenez-vous pour vous renseigner d'une manière certaine quant au métier de l'immigrant ? Comment pouvez-vous vous assurer que tel immigrant est un ouvrier de ferme ?

M. OLIVER : Il est prescrit que l'agent expéditeur devra fournir à quelqu'un de nos agents accrédités en Europe la preuve du métier de l'immigrant. Tant qu'il ne l'a pas fait, il n'obtient pas la prime.

M. LALOR : Vous vous contentez de la déclaration de l'immigrant ?

M. OLIVER : Non, nos agents doivent être pleinement renseignés quant au métier qu'exerce l'immigrant.

M. LALOR : Comme l'agent doit recevoir $5 par tête, j'imagine qu'il ne se montrera pas trop difficile quant aux preuves.

M. OLIVER : Ce n'est pas notre agent accrédité, c'est l'agent expéditeur qui reçoit les $5. C'est l'agent que nous payons, et qui n'a aucun rapport avec l'agent expéditeur, qui est chargé de se prononcer sur la profession de l'immigrant. L'immigrant à qui notre agent accrédité en Europe a refusé d'accorder un certificat doit se présenter à nos agents aux ports d'arrivée, et ceux-ci l'acceptent pour la prime ou biffent son nom de la liste, au meilleur de leur jugement. Et si j'en juge par les plaintes qui nous sont arrivées des bureaux de vente de billets, il n'y a guère de danger que la prime soit payée sans justification.

M. LAKE : L'immigrant des Iles britanniques est-il soumis à une règle différente de celle des immigrants étrangers ? Si j'ai bien compris le témoignage rendu l'autre jour par le commissaire de l'immigration, c'est le comptable du navire qui fait la liste des passagers et constate ou non s'ils sont de la classe agricole.

M. OLIVER : Sans doute, le comptable dresse la liste des passagers et de tout ce qui les concerne ; mais c'est simplement un moyen de renseignement, que nos propres commissaires contrôlent en préparant les listes pour le paiement des primes.

M. LAKE : Mais nos fonctionnaires prennent la liste préparée par le comptable afin de s'assurer si l'immigrant est cultivateur ou non ?

M. OLIVER : C'est possible.

M. LAKE : Est-ce réellement le cas ?

M. OLIVER : On me dit qu'il est raisonnable de le supposer.

M. LENNOX : Au comité de l'agriculture, on nous a dit que la question n'était jamais posée.

M. W. J. ROCHE : La liste du comptable est acceptée de confiance.

M. PATERSON : Le comité, par hasard, considère-t-il que les renseignements qui lui ont été fournis sont suffisants pour lui permettre de voter certains crédits, ou lui faut-il de plus amples informations ? Il se trouve très peu de députés présents à l'heure qu'il est et je prévois que toute la discussion sera à recommencer si les crédits en question ne sont pas votés ce soir. Pourquoi passer plus de temps à discuter ce sujet ? Si le comité est disposé à expédier de la besogne ce soir, prolongeons la séance, sinon, il vaut mieux que nous interrompions le débat, d'autant plus qu'il passe minuit.

M. R. L. BORDEN : Ce que vous dites là est très raisonnable.

M. PATERSON : Je conclus de là que vous n'avez pas tous les renseignements que vous voudriez avoir ?

M. R. L. BORDEN : Ce n'est là qu'une petite reconnaissance préliminaire.

M. PATERSON : Voilà deux jours que nous sommes à discuter ce crédit.

M. OLIVER : En réponse à l'honorable député de Marquette (M. Roche) je tiens à déclarer que le manifeste du navire n'est pas notre guide quand il s'agit d'accepter ou de rejeter des immigrants.

M. W. J. ROCHE : Ce n'est pas ce qu'on nous a dit au comité de l'agriculture, l'autre jour.

(Il fait rapport de quelques résolutions).

## AJOURNEMENT.—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Le Gouvernement se propose-t-il de mettre en délibération demain certaines de ses mesures, si nous en finissons assez tôt avec les avis de motion et les ordres et propositions de loi d'intérêt public?

M. PATERSON : Je n'ai pas de renseignements à cet égard. Est-il probable que nous voyions la fin du feuilleton demain ?

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas la moindre idée à cet égard.

M. PATERSON : Tout ce que je puis dire c'est que si nous voyons demain la fin du feuilleton et qu'il nous faille aborder la discussion des mesures du Gouvernement, nous proposerons probablement que la Chambre se forme en comité des subsides. Si ces messieurs de la gauche sont d'avis que nous devrions attendre que le comité de l'agriculture et de la colonisation ait terminé ses travaux, nous pourrons discuter quelque autre chapitre du budget. L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) m'informe qu'il est prêt et nous commencerons probablement par les évaluations de son département.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et dix minutes, mercredi.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 18 avril 1906.

Monsieur l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

## DEPOT DE RAPPORTS.

Statistiques de la criminalité pour l'exercice terminé le 30 juin 1905—par l'honorable M. Fisher.

Rapport annuel du ministère de la Milice pour l'exercice terminé le 30 juin 1905—par l'honorable sir Frederick Borden.

## BILLS ADMIS A LA 1ERE LECTURE.

Bill (n° 117) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Erié-London-Tilsonburg.—M. M. S. Schell.

Bill (n° 118) concernant la compagnie du chemin de fer de la rive Sud et la compagnie du chemin de fer du Sud de Québec.—M. Devlin.

Bill (n° 119) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Vancouver-Nord-Ouest.—M. Macpherson.

Bill (n° 120) constituant en corporation la compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur.—M Macpherson.

Bill (n° 121) concernant la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord.—M. Watson.

Bill (n° 122) concernant certain brevet de Franklin Montgomery Gray.—M. Campbell —par M. Johnston.

Bill (n° 123) concernant un brevet, n° 69140, de la compagnie du typewriter Underwood.—M. Campbell (par M. Johnston.)

## REQUETE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'EST DU PACIFIQUE ORIENTAL.

L'honorable M. N. A. BELCOURT (Ottawa) propose :

Que la requête de sir Henry Pellatt et d'autres intéressés demandant qu'il leur soit permis de présenter une pétition pour une charte sous le nom de compagnie du chemin de fer de l'Est du Pacifique—nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions pour bills d'intérêt privé—soit lue, reçue, et renvoyée au comité des ordres permanents.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la raison de cette motion ?

M. BELCOURT : Le délai pour le dépôt des pétitions se prolongeait jusqu'au 12 de ce mois. Les personnes que ce bill intéresse croyaient qu'elles pouvaient attendre ce jour pour déposer ce bill, ce qu'elles auraient fait, du reste, si la Chambre avait tenu une séance ce jour-là. Mais on se rappellera que les vacances de Pâques ont commencé le 11 avril au soir. On n'a donc pu déposer ce bill dans le délai fixé.

(La motion est adoptée.)

## NOMINATION DANS LES COMITES PERMANENTS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Que le nom de M. Smith (Wenthworth) soit substitué à celui de M. White sur la liste des membres du comité des chemins de fer, ca-

naux et télégraphes ; et que le nom de M. Ross (Cap-Breton-nord-et-Victoria) soit ajouté aux comités suivants : chemins de fer, canaux et télégraphes ; banques et commerce ; et bills d'intérêt privé.

(Adopté.)

## 1ERE LECTURE D'UN BILL RELATIF AUX COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un bill (n° 124) concernant les commissaire du havre de Montréal.

Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour but de réorganiser la commission du port de Montréal. Les chambres de commerce et d'autres parties intéressées ont représenté au ministère la nécessité de cette réorganisation. Après avoir étudié sérieusement cette question, nous avons cru qu'il était opportun d'opérer cette réforme. A l'heure qu'il est, les commissaires sont au nombre de onze, dont six nommés par le Gouvernement, et cinq par différentes institutions de Montréal. Ainsi le Board of Trade, la halle aux blés, la chambre de commerce et la fédération des expéditeurs ont chacun un représentant dans cette commission. De plus, le maire de Montréal est de droit commissaire du port de cette ville.

Il y a quelques années, on a donné à l'entreprise l'exécution de différents travaux dans le port de Montréal, mais pour diverses raisons ces ouvrages ont été grandement retardés. Il est devenu opportun et même urgent de changer la composition de cette commission afin de pousser plus activement et de terminer bientôt l'exécution des travaux commencés. Ce projet de loi annulle tous les articles de l'ancienne loi relatifs à la nomination des six commissaires choisis par le Gouvernement et à celle des cinq autres commissaires représentant les différents corps que je viens de mentionner. D'après les dispositions de ce projet de loi, ces onze commissaires seront remplacés par trois commissaires nommés par le Gouverneur siégeant en conseil des ministres, et qui exerceront leurs fonctions suivant le bon plaisir de l'exécutif.

Je puis dire que c'est là un pas de fait vers la réalisation de ce projet qui tend à faire de plus en plus de Montréal un port national. Il y a longtemps que cette idée a été émise, non seulement par les citoyens de Montréal, mais encore par la population des différents ports du Dominion. Je crois me faire l'écho des sentiments du peuple en déclarant que Montréal devrait devenir de plus en plus un port national.

Il est aussi à désirer que les commissaires consacrent la plus grande partie de leur temps à l'étude des questions qui intéressent le port de Montréal. J'ai dit qu'on avait donné à l'entreprise l'exécution des travaux importants ; les commissaires actuels n'ont pu consacrer le temps nécessaire à l'étude des différentes difficultés qui surgissaient tous les jours relativement à ces ouvrages. On espère que les trois nouveaux commissaires qui seront nommés pourront consacrer tout leur temps ou la plus grande partie de leur temps, à l'expédition de la besogne de la commission.

M. MONK : Recevront-ils des appointements ?

M. BRODEUR : Oui, mais une partie des revenus du port servira à payer ces appointements. Une autre disposition de ce bill veut que ce dernier soit en vigueur au jour fixé par proclamation. On a cru que si ce bill devenait en vigueur immédiatement, sans proclamation, le jour où il serait sanctionné la commission actuelle cesserait d'exister et le port de Montréal se trouverait peut-être privé de commissaires durant un certain temps. Voilà ce qui explique cette disposition.

M. MONK : Ce bill contient-il une disposition se rapportant à la dette consolidée actuelle de la commission ?

M. BRODEUR : Elle reste telle qu'elle est maintenant.

M. MONK : Quels appointements les commissaires recevront-ils ?

M. BRODEUR : Cette question sera réglée par le Gouverneur siégeant en conseil des ministres. Le bill ne fixe pas le montant de ces appointements.

M. STOCKTON : Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre a dit que c'était là un pas de fait vers la réalisation de ce projet qui tend à faire du port de Montréal un port national. Je veux bien lui demander si lui-même ou si le Gouvernement dont il fait partie, a étudié l'opportunité de prendre aussi des mesures dans le but de faire de nos autres ports de l'Atlantique des ports nationaux.

M. BRODEUR : Je viens de dire que ce bill tend à faire de plus en plus de Montréal un port national. Le Gouvernement n'a pas étudié la question d'agir de cette façon à l'égard des autres ports du pays, mais ce sujet devra être examiné bientôt.

M. DANIEL : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance d'expliquer ce qu'il entend par la "nationalisation d'un port" ? Qu'est-ce que cela signifie réellement ?

M. BRODEUR : J'ai dit que les commissaires seraient nommés par le Gouverneur siégeant en conseil des ministres. Sous ce rapport ils seront de plus en plus soumis au gouvernement du pays.

M. FOSTER : Est-ce là tout ?

M. DANIEL : Cela veut-il dire que Montréal deviendra port libre ?

M. BRODEUR : Cela est bien différent ; Montréal est un port national.

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

## QUESTIONS.

### LA COMPAGNIE NEW-BRUNSWICK PETROLEUM.

M. PARKER demande :

1. Comment, quand et où la "New-Brunswick Petroleum Company" a-t-elle été constituée civilement ?

2. Quels sont le capital autorisé, le capital souscrit et le capital versé de la dite compagnie ?

3. Combien de ces actions souscrites et acquittées respectivement, sont en la possession de l'honorable M. H. R. Emmerson, en son propre nom ? A quel nombre d'actions additionnelles a-t-il droit, et sous quel nom est inscrit ce nombre d'actions additionnelles ?

4. Quels sont les noms des divers particuliers qui ont été présidents, vice-présidents, gérants, directeurs ou secrétaires, respectivement, de ladite compagnie depuis qu'elle a été constituée et pendant combien de temps ont-ils respectivement rempli ces fonctions ?

5. L'honorable M. H. R. Emmerson a-t-il en aucun temps, et dans ce cas, quand, remis à quelque personne, et à qui, quelques-unes de ces actions et lesquelles ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Un statut destiné à encourager la découverte et l'exploitation du pétrole et du gaz naturel dans la province du Nouveau-Brunswick, adopté en 1899, décrétait qu'en vue d'explorer complètement une partie ou des sections de la province où l'on avait des indices sérieux de l'existence de sources de pétrole ou de gaz naturel, et de démontrer, si possible, que cette province contenait des sources appréciables de cette huile et de ce gaz et d'encourager les capitalistes à tenter cette expérience, le lieutenant gouverneur siégeant en conseil des ministres pouvait accorder un permis pour la recherche de ce pétrole et de ce gaz naturel dans la ou les parties de cette province mentionnées dans ce permis, à une compagnie ou à une société qui se constituerait civilement en corporation d'après les lois de cette province, dans le but de rechercher et d'exploiter les sources de pétrole et de gaz naturel, et qui prouverait à la satisfaction des autorités provinciales du Nouveau-Brunswick sa bonne foi qu'elle avait pour tenter cette entreprise. Subséquemment, dans la même année, la compagnie "New Brunswick Petroleum" fut constituée d'après les lois de la province pour atteindre le but de la loi en question.

2. Le capital autorisé de cette compagnie était de $1,000,000 et se divisait en 100,000 actions de $10 chacune, payées et non imposables. Le capital souscrit à la date où la compagnie obtenait sa charte se composait de 32,000 actions, chiffre qui a été porté à 76,869 ; il reste donc 23,131 actions qui n'ont pas été vendues.

3. M. Emmerson n'était pas actionnaire de cette compagnie dans laquelle il n'avait aucun intérêt financier quand elle a obtenu sa charte, ni avant le mois de juin 1901. Depuis cette époque, il a acquis 10,910 actions du capital acquitté. M. Emmerson n'a aucun droit ni aucun intérêt dans les autres actions.

4. Les directeurs provisoires de cette compagnie, lorsqu'elle a été constituée en corporation, en 1899, étaient les honorables MM. George G. King et Ambrose D. Richard, et MM. Henry C. Read, Matthew Lodge, Ernest Hutchison, Willard Kitchen et W. Frank Taylor.

Plus tard les personnes dont les noms suivent furent élues par les actionnaires : l'honorable M. George G. King, président ; l'honorable M. A. D. Richard, vice-président ; MM. Ernest Hutchison, directeur ; Willard Kitchen, directeur ; Henry C. Read, directeur ; A. P. Barnhill, directeur ; Matthew Lodge, directeur. Ce dernier remplissait les fonctions de secrétaire-trésorier.

A une réunion des directeurs tenue le 24 octobre 1900, M. P. Eastman fut nommé gérant. Il démissionna au mois de juin 1901 et M. H. R. Emmerson fut choisi pour lui succéder.

Le 5 novembre 1901, on élit les directeurs suivants : MM. H. R. Emmerson, président; A. D. Richard, vice-président ; Mathew Lodge, secrétaire-trésorier ; Joseph Allison, directeur ; A. P. Barnhill, directeur ; Ernest Hutchison, directeur ; Harvey Atkinson, directeur.

Au mois d'octobre 1902, ces mêmes directeurs furent réélus.

Un an après les actionnaires formèrent le bureau de direction suivant : MM. H. R. Emmerson, président ; A. D. Richard, vice-président ; Joseph Alison, directeur ; Fred W. Summer, directeur ; Nathaniel Curry, directeur ; l'honorable M. A. R. McClelan, directeur ; B. F. Pearson, directeur.

En décembre 1904, les directeurs de 1903 furent réélus et on leur adjoignit MM. C. S. Hickman et F. H. Deacon.

Dès le mois de février 1904, M. Emmerson offrit sa démission comme président et directeur de cette compagnie. On ne prit aucune décision à ce sujet, M. Summer remplissant les fonctions de directeur-gérant et remplaçant M. Emmerson dans toutes les affaires relatives à cette compagnie.

En 1905 les directeurs de 1904 furent réélus.

Au mois de mars de l'année courante, la démission de M. Emmerson, comme président et comme directeur, offerte au commencement de l'année 1904, fut acceptée et M. F. W. Summer fut élu président, tout en continuant à agir en qualité de directeur-gérant. M. M. Lodge fut élu directeur pour remplir la vacance créée par la démission de M. Emmerson.

5. M. Emmerson n'a vendu aucune des actions qu'il possède dans cette compagnie.

### EMPLOYES DU SENAT ET DE LA CHAMRRE DES COMMUNES.

M. SPROULE demande :

1. Combien d'employés permanents sont actuellement au service du Sénat et de la

Chambre des communes respectivement ? Quels sont leurs noms et leurs fonctions ?

2. Quels sont le salaire et la durée de service de chacun d'eux ?

3. Combien y a-t-il d'employés au Sénat et à la Chambre des communes, respectivement, durant la session seulement ? Quels sont leur salaire quotidien, leurs noms et leurs fonctions ?

4. Combien y avait-il d'employés des deux catégories ci-dessus pendant la session de 1896?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Les renseignements mentionnés dans les questions 1, 2 et 3 sont trop considérables pour que je puisse les résumer dans une simple réponse. Si mon honorable ami veut présenter une motion demandant un ordre de la Chambre à cet effet, ces renseignements lui seront fournis immédiatement. Quant à la quatrième question, je dirai qu'en 1896, le personnel de la Chambre des Communes se composait comme suit : employés permanents, 57 ; employés durant la session seulement, 117.

M. SPROULE : Il me semblait qu'il était si facile de fournir ces renseignements que je n'ai pas cru devoir demander cet état par voie de motion. Il faut attendre si longtemps pour obtenir les informations demandées de cette façon que ces motions deviennent inutiles, en vérité.

Sir WILFRID LAURIER : Non, car j'ai ici la réponse à ces questions, mais elle comprend plusieurs pages.

## IMMIGRATION—IRREGULARITES.

M. BARKER demande :

1. Le ministre de l'Intérieur ou tout autre département ou aucun membre du Gouvernement a-t-il des renseignements, et lesquels, concernant des transactions, actes, comptes ou paiements de nature irrégulière attribués à quelque agent ou autre personne dans la Grande-Bretagne et l'Irlande ou en Europe, relativement à l'immigration au Canada ?

2. Sur quelle période s'étendent ces renseignements ?

3. Quelles communications par écrit ou autrement, concernant ces matières, ont été échangées avec le haut-commissaire du Canada, le commissaire de l'immigration ou autres personnes ?

4. Le Gouvernement déposera-t-il sur le bureau de la Chambre toute la correspondance, tous les rapports et papiers se rapportant à ce sujet ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ces renseignements peuvent être fournis dans un état qui sera déposé, dès qu'on aura obtenu un ordre de la Chambre.

## EXPLORATIONS GEOLOGIQUES DANS LE COMTE DE PONTIAC.

M. PICHE demande :

1. Le Gouvernement possède-t-il des renseignements sur la formation géologique du comté de Pontiac ?

2. Les officiers du ministère de l'Intérieur ont-ils fait un rapport à ce sujet ?

3. Une copie de ce rapport, avec cartes à l'appui, pourrait-elle être déposée sur le bureau de la Chambre ?

4. Si le Gouvernement n'a pas de renseignements complets, se propose-t-il d'envoyer des ingénieurs avec mission de faire une exploration complète des mines dans ce comté et de lui adresser un rapport ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. On a fait des explorations géologiques dans l'est du comté de Pontiac depuis la rive nord de l'Ottawa, sur une distance de soixante milles se prolongeant à l'ouest jusqu'à l'Ottawa supérieur, c'est-à-dire jusqu'aux rapides des Joachims. La carte qui est actuellement entre les mains de l'imprimeur, décrit cette partie du pays située au nord de l'Ottawa et s'étendant jusqu'à dix milles en deça de la rivière Creuse. Les seules autres parties de cette région explorées par les fonctionnaires de la commission géologique se trouvent, l'une à l'est du lac Temiskaming et s'étendent jusqu'à la rive est du lac Kippewa—elle est indiquée sur la carte que le docteur Barlow a tracée de la région du Temiskaming—l'autre, située le long de l'Ottawa supérieur et s'étendant au sud, jusqu'à Grand'terre, Victoria. Cette région est indiquée sur la carte que le docteur Bell a tracée du bassin de la rivière Nottaway. Entre ces deux régions la commission n'a fait aucune exploration.

2. Le directeur de la commission a entre les mains un rapport sur la région s'étendant à l'ouest de la rivière Gatineau et au nord de l'Ottawa jusqu'au rocher de l'Oiseau, mais ce rapport n'est pas encore imprimé. La carte qui accompagne ce document a été remise à l'imprimeur, mais elle n'est pas prête encore pour la publication.

3. Pas avant que ces documents soient publiés.

4. La question est à l'étude.

## COMMISSION DU HAVRE DE MONTREAL.

M. DANIEL—par M. Taylor—demande :

Quel montant a été payé à titre d'honoraires de présence aux réunions du bureau et des comités à chaque membre et à chaque ex-membre de la commission du havre de Montréal pendant l'année civile 1905 et le premier trimestre de 1906 ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Ce montant se répartit comme suit entre les différents commissaires :

| | 1905. | 1906. |
|---|---|---|
| Hon. Robert Mackay, président.. .... .... .... ..$ | 875 00 | $ 155 00 |
| Robert Bickerdike, M.P. .. | 730 00 | 205 00 |
| Alphonse Racine .. .. .... | 755 00 | 215 00 |
| E. H. Lemay.... .. .. .... | 565 00 | 30 00 |
| William E. Doran .. .. .. .. | 775 00 | 230 00 |
| E. Goff Penny (depuis le 9 août) .... .... .. .... .. | 205 00 | 115 00 |
| H. Laporte, maire, (jusqu'au 31 janvier).. .. .. | 400 00 | 5 00 |

| | | |
|---|---|---|
| H. A. Ekers, maire, (depuis le 1er février) .... ..... ..... | | 70 00 |
| James Crathern .. .. .... | 570 00 | 135 00 |
| Alexander McFee .... .. .. | 730 00 | 205 00 |
| L. E. Geoffrion, (jusqu'au 31 juillet) ..... ..... | 385 00 | ..... |
| H. A. Brault (depuis le 1er août) .... ..... .. | 270 00 | 245 00 |
| Robert Reford (jusqu'au 2 mai) .. .. ..... .... | 185 00 | ..... |
| Andrew A. Allan (depuis le 16 juin) .... .... ..... | 240 00 | 180 00 |
| | $6,685 00 | $1,790 00 |

Dans cet état n'est pas compris le traitement du président, lequel est de $2,000.

M. P.-J. HAMILTON.

M. LAKE demande :

1. Le département des Affaires indiennes a-t-il reçu de ses fonctionnaires des rapports sur les connaissances de M. P. J. Hamilton, alors qu'il enseignait l'agriculture à l'agence des Buttes-de-Tondre ?

2. Ces rapports étaient-ils favorables ou non ? A quelles dates ont-ils été envoyés ?

3. Qui a recommandé que M. Hamilton fût choisi comme agent de la réserve de Kinistino ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le ministère a reçu un rapport concernant le personnel de l'agence des Buttes-de-Tondre dont M. P. J. Hamilton faisait partie.

2. Ce rapport est daté du 8 juillet 1904 et traite de l'administration de l'agence en général.

3. Vu la nomination d'un nouvel agent et afin de réorganiser ce bureau, on a jugé à propos, dans l'intérêt public, de confier à M. Hamilton la fonction qu'il remplit maintenant à la réserve de Kinistino.

FORAGES AU NORD-OUEST.

M. M. S. McCARTHY demande :

1. Le Gouvernement a-t-il ouvert un crédit pour aider aux sondages ou forages faits pour trouver de l'huile, du gaz naturel ou autres substances minérales à ou près Edmonton, dans l'Alberta ? Dans l'affirmative, quel est le montant de ce crédit et pour quelle substance minérale ?

2. Des demandes ont-elles été faites pour obtenir une avance dans le but ci-dessus ? Dans l'affirmative, par qui ?

3. Le Gouvernement a-t-il fait des avances de deniers à cette fin ? Dans l'affirmative, quel montant a-t-il ainsi avancé et à qui ces avances ont-elles été faites ?

4. Pendant les derniers douze mois des demandes ont-elles été faites dans ce but par des particuliers domiciliés au sud du township 34 dans la province d'Alberta ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui ; $3,000 qui seront soustraits du crédit général voté pour le département de la commission géologique, exercice 1905-06. Gaz naturel ou huile.

M. BRODEUR.

2. Oui. Par la compagnie de gaz et d'huile du Nord-Ouest, d'Edmonton, Alberta.

3. Oui. $1,000 à cette compagnie de gaz et d'huile.

4. Oui.

M. M. S. McCARTHY demande :

1. A quelles dates respectives et à quelle profondeur ont été pratiqués, sous la direction de la commission géologique, par ordre du Gouvernement, les sondages ou forages pour trouver du pétrole ou tout autre produit minéral à ou près les points suivants :

(a) Pakan ou Victoria, sur la rive nord de la rivière Saskatchewan, vers les rangs 16 ou 17, à l'ouest du 4me méridien (b) Athabaska-Landing ; (c) rapides du Pélican, sur la rivière Athabaska.

2. Quels ont été les résultats de chacun de ces travaux ?

3. Si on a trouvé de l'huile ou du gaz, en quels endroits, en quelles quantités et à quelle profondeur ?

4. Quelles ont été les dépenses dans chaque cas ?

5. Est-il vrai qu'on a trouvé aux rapides du Pélican une grande accumulation de gaz ? Dans l'affirmative, à quelle date ?

6. Quelle était la pression du dégagement du gaz ?

7. Quel était son volume par minute en pieds cubes ?

8. Le gaz s'y échappe-t-il encore ?

9. Le Gouvernement a-t-il tenté d'arrêter ce dégagement ?

10. Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Athabaska-Landing. Dates et profondeur. Le 1er août, on commence les travaux ; le 15, forage ; le 24 octobre 1894, on abandonne le forage qu'on avait poussé jusqu'à 1,011 pieds. 1895, on reprend les travaux de forage le 27 avril, mais l'ouvrage est retardé toute la saison à cause de certaines difficultés. Le 10 octobre, on avait atteint une profondeur de 1,722 pieds et l'on abandonna les travaux. En 1894, on avait travaillé durant deux mois et, en 1895, les travaux avaient été prolongés durant six mois.

1896. On élargit les trous, etc., sans grand succès. Finalement on abandonne le percement à 1,770 pieds.

Forages à la rivière du Pélican. On a creusé, en 1897, jusqu'à 821 pieds, et en 1898 ce forage était rendu à 87 pieds.

Forage à Victoria. En 1897, les travaux commencent au mois de juin et l'on atteint une profondeur de 705 pieds, laquelle fut portée à 1,645 pieds, en 1898, et à 1,840, en 1899, alors qu'on dut abandonner l'ouvrage à cause de l'amoncellement des matières dans le trou.

2 et 3. A Athabaska-Landing, à 245 pieds on constate un fort jet de gaz, mais il n'y avait pas d'huile ; à 267 pieds, le gaz jaillissait avec plus d'abondance à 334 pieds le gaz se dégageait avec plus de force et l'on pouvait entendre à un demi mille le bruit qu'il faisait en s'échappant ; le direc-

teur des travaux considérait que ce jet était aussi puissant que celui qui s'échappe de la source si connue de Kingsville (Ontario). Les travaux de forage devenaient très difficiles ; à 780 pieds, on frappa une autre source de gaz et l'on constata qu'il y avait un peu d'eau salée à cette profondeur. La pression du gaz devait être de 50 livres au pouce carré, d'après estimation ; à 1,055 pieds, nouvelle source de gaz; à 1,090 on trouva de l'eau salée et à 1,643, un peu de gaz. Les travaux furent suspendus le 10 octobre 1896; on avait alors atteint une profondeur de 1,722 pieds. Enfin, au mois de décembre 1896, après avoir perforé jusqu'à 1,770 pieds, on arrêta les travaux.

Forages à la rivière Pélican. On a trouvé du gaz et un peu d'huile mélangée de sable à 750 pieds. A 773 pieds, le jet de gaz devint plus sensible et l'on constata une cermilles à la ronde. A 837 pieds, on rencontra puissant jet de gaz se produisit et le bruit causé par ce jet fut entendu à plus de trois milles à la ronde. A 837 pieds, on frappa une autre source de gaz considérable.

Forages à Victoria. A la profondeur de 1,870 pieds, on n'a pu trouver le moindre indice de pétrole ou de bitume.

4. Athabaska-Landing, $16,437.99 ; Victoria, $12,869.52 ; Pélican, $8,998.89 ; total, $38,306.40.

5, 6 et 7. Oui, tel que dit plus haut ; on n'a pas mesuré la pression.

8. On croit que le gaz s'échappe encore.

9 et 10. Non, pas jusqu'à présent, car la pression était trop forte pour permettre à l'entrepreneur de ces travaux de forage d'arrêter ce dégagement.

## BUREAU DES TITRES DES TERRES A CALGARY.

M. M. S. McCARTHY demande :

1 Les deniers votés dans les deux dernières sessions pour la construtuion d'un bureau des titres des terres dans la cité de Calgary ont-ils été dépensés ?

2. Le Gouvernement a-t-il changé d'avis relativement à la construction de cet édifice ? Dans l'affirmative, quand ?

3. Dans la négative, quand les travaux de construction seront-ils commencés ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Non.

2 et 3. Quand on a étudié la question de l'agrandissement de notre édifice public à Calgary, on a constaté qu'on pouvait trouver assez d'espace dans ce bâtiment pour y installer le bureau d'enregistrement des titres des terres.

## DEMANDE D'ACHAT DE TERRES.

M. M. S. McCARTHY (par l'entremise de M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement ou le département de l'Intérieur a-t-il reçu de la part d'un syndicat une demande en obtention d'achat d'une grande étendue de terres domaniales dans l'Alberta, entre Calgary et Edmonton, près de Lacombe ?

2. A-t-il reçu quelque demande analogue pour l'achat de terrains situés ailleurs dans l'Alberta ou la Saskatchewan ?

3. A-t-on offert un dollar par acre, ou un autre prix ?

4. Cette proposition ou offre a-t-elle été faite par ou pour MM. M. A. Walsh, E. C. Walsh, E. G. Walsh, de Clinton, Iowa. A. W. Carroll, Charles Maher, Iowa, et J. Brown, de Neepawa, Manitoba, ou quelqu'un de ces messieurs ?

5. Dans la négative qui a fait cette proposition ou offre, pour quelle étendue de terrain, à quel prix et à quelles conditions ?

6. Le Gouvernement a-t-il fait évaluer les terres que l'on proposait d'acheter ?

7. Quels sont les autres détails concernant la proposition, offre ou convention ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. Oui.

3. Il n'est pas mentionné de prix.

4. Non.

5. MM. John W. Imes, G. Robins, E. H. Cuthbertson.

6. Non ; il n'y a rien de décidé.

7. Les terres objet d'une demande de la part de M. John W. Imes sont situées dans le township 22, rangs 4, 5, 6 et 7, à l'ouest du 4e méridien et forment une étendue de 17,920 acres. Les terres objet de la demande de M. G. Robins, se trouvent dans les townships 10, 11 et 12, au sud de la rivière Saskatchewan, rangs 7, 8, 9, 10, 11 et 12, à l'ouest du 4e méridien et couvrent une étendue de 151,180 acres. Les terres que M. E. H. Cuthbertson demande à acheter sont sises dans les townships 11, 12 et 13, au nord de la rivière Saskatchewan, rangs 7, 8, 9, 10, 11 et 12, à l'ouest du 4e méridien et forment une totalité de 144,323 acres. Cette demande se fait sous l'autorité de la loi relative au système d'irrigation du Nord-Ouest.

## MATERIEL D'ECLAIRAGE AU GAZ ACETYLENE A LA POINTE-FARRAN.

M. J. D. REID demande :

1. La construction des appareils d'éclairage à l'acétylène aux écluses de la Pointe-Farran a-t-elle été l'objet d'une adjudication publique, par voie de soumissions cachetées ?

Dans l'affirmative, l'entreprise a-t-elle été adjugée à celui des soumissionnaires, qui s'en est chargé au moindre prix ?

2. Quel est le nom de l'entrepreneur qui a construit ces appareils ?

3. Quel montant a-t-on payé pour les lampes, les allumoirs, verres-brûleurs et autres pièces nécessaires à l'éclairage à l'acétylène du canal de la Pointe-Farran pendant la saison expirée en décembre 1905 ?

4. Combien a coûté l'éclairage des écluses de la Pointe-Farran pendant la saison terminée en décembre 1896, et quel était le système d'éclairage employé à cette époque ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, l'entreprise de ces travaux a été l'objet d'un marché administratif, fait avec concurrence et publicité, par voie de soumissions cachetées après qu'avis de l'adjudication à passer eut été publié dans les journaux. L'adjudication a eu lieu au profit du concurrent qui avait offert le rabais le plus considérable.

2. La "Acetylene Construction Company."

3. $1,258.98.

4. Je ne suis pas en mesure de fournir ce renseignement au sujet du coût. On a utilisé les lampes à pétrole.

## CLOTURE EN FIL METALLIQUE SUR LA LIGNE-FRONTIERE.

M. CLEMENTS demande :

Le Gouvernement a-t-il construit ou se propose-t-il de construire, cette année, une clôture en fil métallique sur la frontière entre le Canada et les Etats-Unis ? Dans l'affirmative, qui a obtenu l'entreprise, quel est le prix par mille, la forme de cette clôture, la dimension du fil métallique et des poteaux, etc. ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Non.

## PHARE SUR LA RIVIERE MAGANETAWAN.

M. BENNETT demande :

Quel est le montant payé autrement qu'à titre de gages aux ouvriers employés à la construction d'un phare sur la rivière Maganetawan, là où par suite de son élargissement, elle porte le nom de lac Carcebe ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

| | |
|---|---|
| Rivière Maganetawan et compagnie des steamboats des lacs, touage. | $ 60 00 |
| La "Knight Bros. Co." | 21 00 |
| John Schlade, bois | 36 54 |
| La "Fred Taylor Lumber Company", bois | 102 32 |
| George McKnight, quincaillerie | 47 52 |
| A. H. McLachlan, fer | 17 11 |
| J. Mortimer, frais | 31 40 |
| J. Mortimer, bois | 49 50 |
| | $365 39 |

## RENVOI DE QUESTIONS PAR L'EXECUTIF A LA COUR SUPREME.

M. BRISTOL demande :

Combien de fois et au sujet de quelles questions l'exécutif a-t-il exercé les pouvoirs visés par l'article 52 de l'Acte de la cour suprême et de l'échiquier, 1875, chapitre 11, 38 Victoria, et de ses amendements ?

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Sous l'autorité des dispositions de 38 Victoria, ch. 11, art. 52 :



1. Affaire du pénitencier du Nouveau-Brunswick, 1880.

2. Affaire de la loi de tempérance du Canada, 1878 et du comté de Perth, Cass., Dig. 105.

3. Affaire de la loi de tempérance du Canada, 1878 et du comté de Kent, Cass. Dig. 480.

La loi de 1875 relative à la cour suprême et à la cour de l'échiquier, fut abrogée à l'occasion de la refonte des statuts en 1886 et l'article 52 devint l'article 37 du ch. 135 des statuts revisés. Subséquemment, l'article 37 fut abrogé par l'article 4, du chapitre 25 du statut 54-55 Victoria, de 1891 et on le remplaça par un nouvel article.

Voici les questions soumises, à la cour suprême, sous l'autorité de l'amendement de 1891 :

1. Affaire des cours de comté de la Colombie Britannique (21, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 446).

2. Affaire des statuts du Manitoba relatifs à l'instruction publique, 22, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 557.)

3. Juridiction des provinces touchant l'adoption de lois prohibant la vente des boissons alcooliques (24, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 170.)

4. Affaire des pêcheries provinciales (26, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 444).

5. Code pénal, articles se rattachant à la bigamie, (27, compte rendu de la cour Suprême du Canada, 461).

6. Affaire de la représentation du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, à la Chambre des communes (33, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 475.)

7. Représentation de l'Ile du Prince-Edouard à la Chambre des communes (33, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 594.)

8. La législation sur l'observance du repos dominical (35, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 581.

9. Amendement de la loi des chemins de fer de 1904 (36, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 136.)

10. Bacs et passages d'eau internationaux et interprovinciaux. (36, comptes rendus de la cour suprême du Canada, 206.)

## RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS.

L'ordre du jour appelant le projet de résolution portant :

Que, de l'avis de cette Chambre, le Gouvernement devrait, à bref délai, présenter le rapport de la commission des transports, ainsi que toutes les dépositions établies devant cette commission, afin que la Chambre puisse les mettre à l'étude.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : J'ai l'honneur de déclarer que j'ai l'intention de proposer cette résolution, lundi prochain, avec le concours du Gouvernement. Le rapport est maintenant publié.

## ADRESSE A SA MAJESTE, L'INVITANT A VISITER LE CANADA.

L'honorable M. N. A. BELCOURT (ville d'Ottawa) propose l'adoption de l'adresse dont voici le texte :

A Sa Très Excellente Majesté le Roi,

Très Gracieux Souverain :

Nous, fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté, les membres des Communes du Canada assemblés en Parlement, désirons exprimer humblement à Votre Majesté, avec l'assurance de notre fidélité et de notre dévouement à Votre royale personne, le désir et l'espoir longtemps et ardemment caressés par tous les sujets britanniques habitant l'Amérique britannique du Nord qu'il plaise à Votre Gracieuse Majesté de les honorer de Votre royale présence, leur permettant ainsi de présenter le tribut personnel de leur attachement inaltérable à la Couronne et au gouvernement de l'Empire, de leur profonde affection pour la personne de Votre Majesté et de leur profonde admiration pour les vertus royales et les actes si profondément humanitaires qui ont valu à Votre Majesté d'être placé au premier rang parmi les grands souverains du monde.

Il y a près de cinquante ans, Votre Majesté alors héritier présomptif du Trône qu'Elle occupe maintenant avec tant d'éclat, honora le Canada de sa présence, à l'occasion de l'inauguration du pont Victoria. Le prochain parachèvement du pont de Québec, le premier pas fait vers la construction du chemin de fer Transcontinental, un des principaux anneaux de ce réseau, tout en fournissant à Votre Majesté une occasion convenable pour constater le progrès et le développement réalisés dans les possessions britanniques sur ce continent mettra ses habitants en mesure de manifester leur loyalisme et leur dévouement envers leur roi et leur reine bien-aimés.

En conséquence, nous prions très humblement Votre Majesté et Sa Très Gracieuse Majesté la Reine de vouloir bien honorer le Canada de Leur présence à l'époque qu'il plaira à Votre Majesté de choisir.

Avant d'aborder l'étude de la motion dont j'ai donné avis, le jour même de la rentrée, veuillez me permettre, monsieur l'Orateur, d'usurper pour un seul moment, vos propres fonctions en me constituant l'orateur ou le porte-parole de la Chambre des communes, afin de souhaiter, au nom des honorables membres de cette Chambre, la plus cordiale bienvenue à Son Altesse Royale, le prince Arthur de Connaught, qui aujourd'hui, honore le Canada et la capitale de sa présence. Les représentants de la nation canadienne, réunis en législature, sont fiers et heureux d'accueillir dans la personne de Son Altesse Royale, un des membres de la grande et illustre famille royale d'Angleterre dont un si grand nombre de membres font l'ornement des trônes de l'Europe, et ont mérité le respect et l'admiration du monde, par l'exemple de toutes les vertus royales, éminemment chrétiennes, la pratique de la philanthropie, et qui ont toujours accepté et rempli avec infiniment d'honneur pour eux-mêmes et pour les plus chers intérêts de la nation, les fonctions les plus élevées dans le service diplomatique, dans l'armée et la marine de l'empire. Nous nourrissons l'espoir que cette visite de Son Altesse Royale au Canada sera pleine d'intérêt et de profit pour le prince et pour les Canadiens, et que nous aurons le bonheur de lui souhaiter encore une fois, dans un avenir rapproché, la bienvenue sur notre sol natal.

Monsieur l'Orateur, il y a près de cinquante ans, le parlement des provinces unies du Haut et du Bas-Canada votait d'une seule voix, avec le plus vif enthousiasme, une adresse à cette souveraine bien-aimée dont la mort a provoqué des regrets si universels, feu la reine Victoria, priant Sa Majesté de vouloir bien honorer de sa présence ses sujets canadiens dans l'Amérique septentrionale britannique.

Sa Majesté accueillit fort gracieusement l'adresse en question, mais se trouvant dans l'impuissance de se rendre à cette invitation de ses fidèles sujets, elle décida de se faire remplacer par son fils bien-aimé, l'héritier présomptif de la Couronne, notre roi actuel, l'illustre Souverain de l'empire britannique. La nouvelle de la prochaine visite de Son Altesse Royale a éveillé dans le cœur de tous les Canadiens de profonds sentiments de joie et de gratitude, sentiments qui se sont traduits, à son arrivée au milieu de nous, par de nombreuses et éloquentes acclamations, sincères manifestations de notre fidélité. Dans toute l'étendue du Canada et des possessions britanniques en Amérique, Son Altesse Royale a été l'objet de l'accueil le plus cordial et le plus flatteur, et sa présence a été partout le signal de grande réjouissances. Son Altesse Royale a dû être singulièrement frappée des nombreuses et convaincantes manifestations de loyalisme de nos populations envers l'empire, et elle a dû être touchée des preuves de sincère affection et de profonde vénération partout manifestées envers cette noble et illustre femme, sa mère et notre reine. Cette visite a sans doute été pour le prince ce qu'elle est pour le peuple canadien, une inspiration et un encouragement tout à la fois ; elle a dû leur inspirer à tous deux la pensée de défendre avec fermeté la dignité et la puissance du trône, sur lequel il sera sans doute appelé à monter, un de ces jours ; et elle doit en même temps les encourager tous deux à coopérer, sans relâche, au bien-être et à la prospérité de cet empire qui, on peut l'affirmer sans exagération, est aujourd'hui le premier et le plus grand de tous les empires, le plus puissant dans la civilisation du monde. La visite du prince de Galles et son séjour parmi les sujets de Sa Majesté en 1860, son attitude et son geste vraiment royaux, le bienveillant accueil qu'il prodigua à tous, cette cordialité avec laquelle il sût s'inspirer de l'esprit des démonstrations partout organisées en son honneur, ces qualités dis-je, tout en contribuant à accentuer notre attachement aux institutions et aux libertés britanniques, lui valurent le respect et l'ad-

miration que nous n'avons jamais cessé de nourrir à son endroit au Canada, respect et admiration que, depuis son avènement au trône, il a si bien su mériter et conquérir dans le monde entier.

La présence de l'héritier présomptif de la couronne au Canada et dans la grande république américaine où il reçut tant de preuves de bon vouloir et où il fut l'objet d'un si cordial et si magnifique accueil fut fertile en résultats durables dont bénéficia non seulement l'empire britannique, mais la race de langue anglaise, dans le monde entier. Cette visite servit à donner plus de stabilité et de force aux relations amicales qui n'ont cessé d'exister, depuis cette époque, entre la république américaine et le Royaume-Uni. Les Canadiens sentiraient leur cœur battre de joie, si Sa Majesté voulait bien condescendre à venir parmi eux, les mettant ainsi en lieu de réaliser l'ardent désir qu'ils nourrissent depuis longtemps : lui témoigner par tous les moyens possibles leur attachement aux institutions britanniques, leur ambition de suivre le noble exemple qu'il leur a donné, et de contribuer avec Sa Majesté au maintien de l'empire britannique. Les sujets de Sa Majesté au Canada, sans distinction de race, de culte, ou de rang social, seraient ravis de pouvoir lui offrir personnellement, sur le sol même du Canada, l'hommage de leur respect et de leur admiration, ainsi que le tribut de leur fidélité et de leur dévouement envers sa personne et sa couronne.

Ils seraient heureux, monsieur l'Orateur, de donner à Sa Majesté l'assurance qu'ils se rappelleront toujours avec gratitude que ce fut sous le règne bienfaisant de son illustre mère, qu'ils obtinrent cette pleine mesure de liberté et d'autonomie, biens auxquels ils sont si sincèrement attachés, qu'ils tiennent à conserver comme leur plus précieux trésor, et dont Sa Majesté, ils en ont la conviction, a l'intention et la volonté ferme de leur assurer le libre exercice et l'entière jouissance. Les descendants de la puissante Albion et de la belle France, qui forment la grande majorité de notre population, appellent de tous leurs vœux l'heureux moment où ils pourront dire à Sa Majesté avec quel vif intérêt, avec quelle émotion ils ont suivi les efforts tentés par leurs mères-patries respectives, en vue de faire aboutir à un heureux résultat l'alliance qui unit aujourd'hui d'une façon si intime et si permanente, la République française et le Royaume-Uni. Les Canadiens d'origine anglaise comme ceux d'extraction française désirent sincèrement voir luire le jour où ils pourront exprimer à Sa Majesté toute leur reconnaissance au sujet de la large part qu'elle a prise dans la réalisation de l'entente cordiale et ils tiennent à lui exprimer l'espoir que Sa Majesté, continuera à l'avenir, comme Elle l'a fait par le passé, à employer sa puissante influence à donner plus de force et de stabilité à cette entente. Ils éprouveront un juste sentiment de fierté et d'orgueil à lui faire parcourir de nouveau la route qu'elle suivait, il y a près d'un demi-siècle, à conduire le roi d'une extrémité à l'autre de leur héritage national dont l'horizon recule sans cesse, et à appeler son attention sur les progrès et le développement réalisés, au double point de vue matériel et intellectuel, depuis l'époque de sa visite antérieur à la création du régime de la confédération.

Tous nos concitoyens seraient heureux de pouvoir signaler à Sa Majesté en personne les grandes œuvres accomplies par la sagesse et le patriotisme des hommes d'Etat, fondateurs de la confédération canadienne, et de ceux qui, depuis, avec la coopération des populations de toutes nos provinces, ont guidé les destinées de notre pays.

Ils voudraient que Sa Majesté fut témoin de la concorde, de l'amitié, de l'esprit de concurrence amicale qui animent les différents éléments de notre population, ainsi que de l'émulation patriotique et de la volonté apportée par tous nos concitoyens a établir et à maintenir, sous l'égide de la couronne britannique, sur ce demi-continent nord américain, un peuple fort et vigoureux, une nation respectueuse de la loi, du droit, de la moralité, une nation progressiste, fière de sa double origine et du trésor de nobles traditions qui lui ont été léguées ; nation ayant conscience de sa force, sincèrement reconnaissante pour la pleine mesure de liberté et de prospérité dont elle jouit, se rendant parfaitement compte des immenses ressources naturelles dont la Providence l'a dotée et du brillant avenir qui s'ouvre devant elle; bref, une nation qui, s'inspirant des nobles exemples et de la philanthropie de Sa Majesté elle-même, cherche à édifier et à perpétuer sur ce continent un grand état chrétien dont le succès et les œuvres reposeront sur les efforts et les arts de la paix, plutôt qu'ils ne s'inspireront de l'idée de la guerre ou de l'esprit de conquête.

Monsieur l'Orateur, tous les grands souverains, vraiment sages, ont toujours estimé au nombre de leurs devoirs comme de leurs prérogatives et de leurs privilèges, de stimuler et d'encourager par tous les moyens en leur pouvoir, les ambitions, les inspirations et les grands gestes de leurs sujets. Sa gracieuse Majesté, le roi Edouard VII, s'est toujours fait un devoir de manifester le plus vif intérêt envers tout ce qui intéresse le bien-être de ses centaines de millions de sujets. Les Canadiens se persuadent que Sa gracieuse Majesté prend un vif et sincère intérêt au bien-être du Canada, et, qu'à l'heure actuelle, elle s'intéresse à la grande entreprise nationale, à la réalisation de laquelle ils consacrent toutes leurs énergies ; ils croient que Sa Majesté envisage cette œuvre nationale comme une entreprise d'énorme importance, non seulement pour le Canada, mais pour l'empire britannique tout entier. Les Canadiens sont si

M. BELCOURT.

convaincus du profond intérêt que Sa Majesté prend à leurs affaires et à cette entreprise, en particulier, qu'ils ont conçu et nourrissent encore l'espoir que Sa Majesté voudra bien se rendre au milieu d'eux, afin de leur fournir l'occasion de lui offrir personnellement, en territoire canadien, l'hommage de leur respect et de leur admiration, ainsi que le tribut de leur loyalisme et de leur dévouement, et afin de recevoir de Sa Majesté elle-même, dans leurs aspirations, leurs espérances, leurs ambitions, et leurs œuvres nationales, cet encouragement, cette approbation dont son auguste présence serait la preuve éloquente, signalée et tangible.

Monsieur l'Orateur, puisque la visite faite par Son Altesse Royale en 1860, au Canada et à la grande république américaine notre voisine et notre amie, a abouti à des conséquences si intéressantes, si importantes et si heureuses, combien plus intéressante,plus fertile en heureuses conséquences ne serait pas la présence de celui qui depuis cette époque est devenu le Souverain de l'empire britannique, sur ce continent nord-américain dont le progrès et le développement ont frappé d'admiration le monde entier et qui a tant contribué au succès des institutions démocratiques et au règne de la liberté !

A l'avènement de Sa Majesté au trône, monsieur l'Orateur, qui aurait cru à la probabilité et même à la possibilité de l'entente cordiale, telle qu'elle existe aujourd'hui ? Et si, en ce moment, la République française et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande ainsi que ses possessions dans le monde tout entier, jouissent d'une alliance si étroite, si intime, si cordiale, si durable, on en conviendra, ce résultat est dû surtout au tact étonnant, au jugement quasi infaillible, au génie, à cet intense humanité, à ce sincère amour de la paix qui distinguent Sa Majesté. Ne sommes-nous pas en bon droit d'espérer et de croire que Sa Majesté ne se contentera pas de se reposer sur les lauriers, si brillants qu'ils soient, dont le monde a ceint son auguste front et qu'Elle continuera à consacrer son génie et sa toute puissante influence au service de la cause de l'humanité, jusqu'à ce qu'Elle ait finalement réalisé cette ardente et éternelle espérance du genre humain : le règne de la paix universelle !

En outre, monsieur l'Orateur, ne nous est-il pas permis ici de caresser l'espoir qu'une visite de Sa Majesté, le noble roi d'Angleterre, à cet autre homme d'Etat si distingué, le président des Etats-Unis, dont les efforts personnels et les succès obtenus au service de la cause de la paix, parmi les nations, lui ont également valu la gratitude et l'admiration du monde entier, contribuerait à resserser et à rendre encore plus cordiales les relations qui existent entre la république américaine et notre mère patrie? Bien plus, monsieur l'Orateur, n'est-il pas légitime de nourrir l'espoir et de croire qu'une telle visite à l'époque actuelle, contribuerait à donner plus d'ampleur à l'entente cordiale, de façon à gagner la puissante coopération des Etats-Unis d'Amérique à la réalisation du noble objectif visé par cette entente ? Car, monsieur l'Orateur, s'il nous est donné de nous réjouir de l'alliance intervenue entre la République française et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et les possessions britanniques dans le monde entier, n'est-il pas légitime d'espérer que cette alliance s'étendra de façon à embrasser la république des Etats-Unis d'Amérique et cet empire reculé de l'Orient, dont l'emblème national symbolise avec tant de vérité ses brillants exploits de fraîche date et son merveilleux progrès: alliance entre les premières nations d'Europe, les deux plus grandes nations d'Amérique et la seule grande nation de l'Asie; alliance embrassant le monde entier, dont le but et le mot d'ordre seraient " règne de paix universelle ", avec tout ce que ces paroles magiques font augurer de bien pour l'humanité. Ne sommes-nous pas autorisés à croire que l'heure est venue où les nations éclairées du monde entier mettront fin aux armements militaires et cesseront de verser aux démons de la guerre le tribut de leur sang le plus précieux et de leurs plus riches trésors ? Voilà trop longtemps déjà que les nations européennes gémissent sous l'écrasant fardeau du militarisme. Tout le monde désire ou demande la paix, et l'air est pour ainsi dire embaumé du souffle parfumé de la paix. Le noble roi d'Angleterre, le noble président des Etats-Unis se sont consacrés au service de la paix: tous deux ils croient fermement à l'avènement de la paix universelle et ils n'ont cessé de prêcher avec un succès marquant l'évangile de la paix. Ne pouvons-nous pas aujourd'hui nous bercer de l'espoir que leurs brillants succès, de fraîche date, ne sont que les signes avant-coureurs de la paix universelle ? D'aucuns penseront peut-être, monsieur l'Orateur, que c'est là un rêve, un fort beau rêve il est vrai, mais après tout, une vision chimérique, irréelle, une illusion. A cela je réponds que souvent les rêves se réalisent et que ce qui semble l'illusion d'aujourd'hui peut devenir la réalité de demain. Je réponds encore que l'entente cordiale, il y a quelques années n'était qu'un rêve, tandis qu'aujourd'hui, c'est une réalité tangible et un fait accompli. M'appuyant sur ces raisons, monsieur l'Orateur, j'estime que c'est un grand honneur pour moi, et un véritable bonheur de pouvoir présenter la résolution que je vous remets en mains propres.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est): Monsieur l'Orateur, de temps à autre, cette Chambre est saisie de mesures et de motions auxquelles les députés et de droite et de gauche, peuvent accorder leur appui avec une égale sincérité, et avec la confiance qu'ils expriment fidèlement les sentiments du peu-

ple canadien qu'ils représentent. Telle est la motion dont la Chambre est actuellement saisie. J'y souscris avec le plus grand plaisir et cela pour de multiples raisons; mais pour trois raisons en particulier, et si je ne me trompe en les exprimant ici, je crois me constituer l'interprète fidèle des sentiments du peuple canadien.

Je suis fier de mon roi ; je suis fier de mon pays, et à mon avis les plus chers intérêts de l'empire demandent que Sa Majesté vienne en personne visiter cette grande et florissante confédération canadienne et renouveler la connaissance si heureusement formée, il y a un demi-siècle, entre le prince de Galles du jour et les quelques provinces isolées qui représentaient alors l'empire britannique dans l'Amérique septentrionale. Quand l'impitoyable mort nous ravit feu notre bien-aimée reine, un sentiment d'appréhension et de crainte se répandit à travers tout l'empire britannique : c'est que la disparition de la reine pourrait mettre fin ou au moins porter atteinte à cette bienfaisante influence que, grâce à sa puissante personnalité, elle avait été en mesure d'exercer si longtemps, au bénéfice de l'humanité, dans tout le monde civilisé. Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, je le dis avec orgueil et avec plaisir, par tout l'empire britannique, il n'est pas un seul sujet anglais, tant soit peu au courant de la politique mondiale, qui ne soit convaincu que non seulement le sceptre est tombé aux mains d'un homme qui s'est parfaitement acquitté des devoirs si graves de sa haute charge, mais qui en outre, grâce à cette large vue des affaires publiques, grâce à son talent diplomatique, grâce à ses sentiments humanitaires, a gagné, à bon droit le titre que le monde lui a conféré, celui d'Edouard le Pacificateur. Parlant ici à titre de Canadien, monsieur l'Orateur, voici ce que j'affirme : advenant que notre souverain visitât cette partie de ses domaines, si frais que soient dans sa mémoire les souvenirs de sa première visite, si vif que soit l'intérêt qu'il ait pris au progrès et à la prospérité du Canada, je ne crains pas de le dire, Sa Majesté ne saurait se faire la plus légère idée des réalités actuelles et des possibilités de l'avenir du Canada. Grâce à sa situation géographique, à mi-chemin entre les blanches falaises d'Albion et les terres mystérieuses du lointain Orient, servant de trait-d'union, pour ainsi dire, entre la mère patrie et ses vastes domaines situés sous la croix du sud, s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, le seul pays au monde qui soit doté de houille et de fer sur les côtes des deux océans ; doté de ressources maritimes, minérales, agricoles, forestières, électriques, sans rivales dans les autres pays ; occupant la partie septentrionale de la zone tempérée, habité par les vainqueurs dans la lutte pour la prééminence, possédant un climat incomparable ; habité par une population digne de son héritage, j'affirme qu'en pareilles circonstances, le Canada est autorisé à demander à son souverain de venir en personne visiter cet immense domaine, afin de fortifier des liens aussi ténus que l'air mais fort comme l'acier, qui nous unissent à la mère patrie.

M. NORTHRUP.

Tel est le pays que nous habitons, tel est le noble héritage qui nous a été légué, et notre peuple est digne de ce glorieux héritage. Les observateurs en matière d'histoire le savent parfaitement, chaque pays possède certaines notes caractéristiques, certaines qualités ethniques qui lui sont propres, qui le différencient des autres pays, et qui le portent à surpasser ses rivaux des autres pays. Au Canada, le peuple n'est pas issu d'une souche commune, mais c'est un peuple fort et progressiste, descendant des deux plus grandes races du monde. A côté de l'intègre, du fidèle, du brave Anglais, voici l'Ecossais prudent, calculateur, économe : à côté du brillant, éloquent, spirituel Irlandais, voici le Français dévoué, religieux, jovial, puis à côté d'eux l'Allemand méthodique, méditateur ; tous vivant côte à côte, et déversant tous les flots de leur sang dans un fleuve commun qui coule dans les veines et fait battre le pouls du Canada. A mon avis, le Canada est une partie des domaines de Sa Majesté qui mérite une visite de sa part. Mais en outre, le pays voit s'ouvrir devant lui un avenir et des horizons dont peu de personnes soupçonnent la grandeur. Il existe quatre grands continents : le sceptre a passé des mains de l'Asie et de l'Afrique à celles de l'Europe, le plus petit et le plus pauvre des grands continents ; et à coup sûr, ce n'est rien exagérer que d'exprimer l'espoir que si le sceptre passe au continent d'Amérique, ce sera certainement vers l'Amérique septentrionale ; mais vers quelle partie de l'Amérique septentrionale ? Si ce n'est pas au demi-continent nord-américain, alors tous les enseignements de l'histoire seraient en pure perte. Le fait qui se dégage des enseignements du passé et de l'histoire des différentes races, c'est le caractère aguerri, rustique, des peuples demeurant au nord de chaque continent ; et cette vigueur, cette force de tempérament, ces peuples en sont redevables à l'influence salutaire du climat, à la pureté de l'air des régions septentrionales, et c'est à la nation qui réunit ces qualités de force et d'endurance qu'est réservée, en dernière analyse, la victoire suprême.

Ainsi, monsieur l'Orateur, non seulement le Canada vaut bien une visite de son souverain, mais il serait de plus très convenable que Sa Majesté fût accompagnée, dans son voyage, par ses conseillers canadiens. Tous nous savons qu'un certain groupe d'hommes d'Etat, dans les deux camps politiques en Angleterre, était d'avis, il y a peu d'années, que les colonies devenaient un fardeau et qu'il fallait s'en débarrasser le plus tôt possible. Le moyen le plus sûr et le plus expéditif pour l'Angleterre de se suicider politiquement, est de conseiller la

rupture des liens qui unissent la mère patrie et ses colonies. Je reconnais qu'il est très à propos de faire cette invitation à Sa Majesté et je crois qu'il n'y a pas d'endroit plus approprié pour lui souhaiter la bienvenue dans cette partie de son royaume que dans la classique cité de Champlain. Nous nous souvenons de ce matin de septembre où les troupes anglaises, ayant escaladé les hauteurs, engagèrent avec les Français une bataille rangée qui dura toute la journée. Nous nous rappelons le résultat. Nous nous rappelons que lorsque les ombres de la nuit commencèrent à envelopper le promontoire, le pavillon anglais flottait sur les ramparts de Québec. Nous nous rappelons aussi les deux braves généraux qui versèrent la dernière goutte de leur sang sur ce champ de bataille et dont un monument, unique en son genre, commémore le souvenir dans l'ancienne capitale. Québec a un monument consacré à la mémoire de ces deux héros, Wolfe, le vainqueur, et Montcalm, le vaincu, symbole de cette magnanimité et de cette fraternité, de cette tolérance mutuelle entre les dénominations religieuses et nationales, sans lesquels l'avenir du Canada ne saurait être assuré. Il serait très approprié, je crois, de rencontrer notre souverain à l'ombre de ce monument élevé à la gloire de Wolfe et Montcalm et qui est le symbole le plus parfait de l'unité nationale. C'est donc avec un plaisir véritable que j'appuie la résolution, qui, j'en ai la conviction, recevra l'approbation unanime de la Chambre.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, la Chambre, je n'en doute pas, approuvera d'un cœur unanime cette résolution, et partagera avec sincérité les sentiments que les honorables députés qui l'ont proposée et appuyée ont exprimés avec tant d'éloquence. Je n'ai rien à ajouter à ce qu'ont dit l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) et l'honorable député d'Hastings (M. Northrup). Si Leurs Majestés le Roi et la Reine d'Angleterre nous honoraient de leur visite, leur passage en Canada aurait les plus heureux résultats. Tout ce qui a été dit du roi est la vérité pure et simple. Sous le règne de son auguste mère, le prince de Galles déploya en maintes occasions les brillants talents qui le distinguent aujourd'hui sur le trône, notamment le tact, l'heureuse faculté de pouvoir concilier les ambitions et de pacifier les troubles. C'est proclamer une vérité historique de dire que depuis son accession, Sa Majesté a maintenu la paix européenne en une couple d'occasions et que c'est probablement grâce à son habile intervention si l'Orient n'a pas été ensanglantée de nouveau. La guerre aurait peut-être même ravagé l'Europe au lieu de l'Orient. Je conçois que sa visite exercerait encore une heureuse influence sur nos relations avec nos voisins. Nous n'avons pas besoin de cette visite pour resserrer les liens interimpériaux, principalement ceux qui unissent le Canada à la Grande-Bretagne. Nous ne serons pas plus loyaux envers le Roi que nous ne le sommes aujourd'hui, si Sa Majesté daigne nous honorer de sa visite, et nous ne le serons pas moins si elle ne juge pas à propos de répondre à notre invitation. Je crois que c'est l'opinion de la Chambre entière que si le roi visitait le Canada—et il ne pourrait le faire sans visiter aussi les Etats-Unis—il s'opérerait un rapprochement considérable entre les deux branches de la famille anglo-saxonne des deux côtés de l'Atlantique, et l'on sait que leurs relations sont déjà meilleures qu'elles ne l'ont jamais été. Tout en donnant mon cordial appui à la résolution de l'honorable député, je me permettrai de lui soumettre une idée. J'appellerai son attention sur le deuxième paragraphe de sa motion, qui se lit :

> Il y a près de cinquante ans Votre Majesté, qui était alors héritier présomptif du trône qu'elle occupe maintenant avec tant d'éclat, a honoré le Canada de sa présence à l'occasion de l'inauguration du pont Victoria. L'achèvement prochain du pont de Québec, point de départ et l'un des canaux du grand chemin de fer transcontinental canadien, tout en présentant à Votre Majesté une occasion appropriée de constater le progrès et le développement accomplis dans les possessions de Votre Majesté sur ce continent, permettrait à leurs habitants de manifester leur loyauté et leur dévouement à leur roi et à leur souveraine bien aimés.
>
> En conséquence nous prions très humblement Votre Majesté et sa très gracieuse majesté la Reine de vouloir bien nous favoriser de leur auguste présence à l'occasion de l'inauguration du pont de Québec.

Il n'y aurait pas de plus grand plaisir pour moi et pour ceux qui viennent du district que je représente, de voir la Chambre approuver à l'unanimité les mots que je viens de lire, mais je proposerai à l'attention de l'honorable député et de la Chambre généralement qu'il vaudrait peut-être mieux ne pas restreindre la visite de Sa Majesté à aucune circonstance en particulier, mais simplement d'inviter Leurs Majestés à visiter le Canada quand bon leur semblera. Je remplacerais dans le dernier paragraphe les derniers mots : " à l'occasion de l'inauguration du pont de Québec ", par ceux-ci : " à l'époque qu'il plaira à Votre Majesté de choisir."

Je proposerai donc de modifier le texte de l'adresse de façon qu'on le lise ainsi:

> En conséquence, nous prions très humblement Votre Majesté et sa très gracieuse majesté la Reine de vouloir bien honorer le Canada de leur présence à l'époque qu'il plaira à Votre Majesté de choisir.

J'ai l'honneur de proposer un amendement en ce sens.

M. l'ORATEUR : Sir Wilfrid Laurier propose à titre d'amendement. . . .

M. BELCOURT : Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je demanderai que la résolution soit soumise à la ratification de la Chambre dans la forme proposée par l'honorable premier ministre, pour éviter le dépôt inutile d'une proposition d'amendement.

M. l'ORATEUR : Est-ce le bon plaisir de la Chambre d'adopter la résolution ainsi modifiée ?

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): Tout ce qu'il y avait à dire l'a été avec on ne peut plus de distinction par l'honorable premier ministre et par les honorables députés qui ont proposé et appuyé la résolution. J'approuve l'idée suggérée par l'honorable premier ministre. La résolution telle que rédigée semblait restreindre à une occasion déterminée le plaisir que nous causerait la visite de Sa Majesté. Quoique l'occasion désignée serait très appropriée, il vaut mieux, cependant, s'en rapporter au bon plaisir de Sa Majesté.

C'est notre ferme espoir que nos souverains honoreront le Canada d'une visite. Ce qu'a dit l'honorable premier ministre des services signalés que le roi Edouard a rendus à l'humanité en maintenant la paix est incontestablement vrai. L'on croyait jadis que le roi régnait mais ne gouvernait pas, mais il faut faire remarquer ceci : Tout en restant strictement dans son rôle de monarque constitutionnel, Edouard VII a rendu des services éminents à l'empire et à l'univers entier, en s'efforçant avec succès à maintenir la paix entre les nations. Plus d'un écrivain en matière constitutionnelle a dit, depuis quelques années, que la couronne est le lien le plus puissant entre la mère patrie et les possessions anglaises d'outre-mer. Cette consolidation s'est opérée par un curieux procédé de développement constitutionnel. Le parlement de la Grande-Bretagne et d'Irlande a, jusqu'à un certain point, perdu de son ancienne force centralisatrice, à mesure que les différentes parties de l'empire ont acquis graduellement leur autonomie. Pour ceux qui habitent les colonies, la couronne plus que le parlement du Royaume-Uni est l'expression par excellence de la grandeur et de la dignité de l'empire. C'est le cours normal d'un développement constitutionnel ; c'est une évolution qui s'opère depuis quelques années et qui se continuera incontestablement. Pour cette raison et pour les raisons données par les honorables députés qui ont proposé et appuyé la résolution, il est à espérer que les Canadiens auront le privilège et l'honneur de recevoir au milieu d'eux sa très gracieuse majesté le Roi et sa royale épouse et de leur offrir l'hommage de leur loyauté et l'assurance d'un attachement aussi sincère que dans toutes les autres possessions britanniques.

M. HENRY HORTON MILLER (Greysud) : On voudra bien me pardonner de prendre la parole à cette phase du débat. Je suis certain qu'il n'y a pas une voix dissidente dans le concert dapprobations que rencontre la proposition. Nous aimons et respectons tous notre roi, non parce qu'il est le plus princier des rois, mais parce qu'il est le plus humain des hommes. N'oublions pas non plus que nous avons en Angleterre une reine, qui, amie chérie et protégée de la feu reine Victoria est un conseiller éclairé de Sa Majesté Edouard VII. Elle s'est révélée l'amie vraie et sincère des pauvres de la Grande-Bretagne et de tous les nécessiteux qui se sont trouvés à la portée de son universelle générosité. J'espère que quand Sa gracieuse Majesté le roi décidera de nous honorer de sa visite, il ne viendra pas seul, mais amènera Sa Majesté la reine, qui sera reçue avec enthousiasme comme la femme la plus cordialement aimée et vénérée de l'empire.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : J'espérais que quelque honorable député de la droite eut trouvé le moyen d'appuyer davantage sur l'acquiescement général à cette résolution. Je m'attendais à voir mon bon ami, l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), se lever pour prêter son concours à l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt). J'aurais cru même que le dernier partisan de l'honorable député de Labelle, se serait empressé d'appuyer la motion. Tout de même, monsieur l'Orateur, la prière de la pétition que l'honorable député d'Ottawa a présentée, recevra, j'en ai la conviction, l'assentiment de tous les cœurs, de presque tous les cœurs, dans ce vaste Dominion. Quoique je ne sois pas bon juge en matière spirituelle, il appert que quand une prière est dite du fond du cœur, elle est presque toujours exaucée. Par conséquent, j'ai tout lieu de croire que la prière de cette pétition que formulent tous les cœurs en Canada sera avant bien longtemps exaucée. L'honorable député d'Ottawa a fait allusion à l'attachement des Canadiens au roi et à sa noble épouse. Malgré tout le respect que je dois à Sa Majesté, je lui dirai que notre attachement ne va pas à sa personne seulement, en sa qualité de souverain constitutionnel. En premier lieu, le roi occupe une place distinguée dans l'affection des Canadiens, parce qu'il est fils de la très illustre reine Victoria, une femme qui s'est attaché tous les cœurs, non seulement dans toute l'étendue des possessions anglaises, mais dont le nom était vénéré et respecté aux Etats-Unis, dans les régions civilisées de l'Afrique. Dans l'univers entier le nom de Victoria a été le plus puissant facteur moral qui ait jamais été. Nous approuvons aussi la prière de cette résolution parce que lors de sa visite en Canada, bien des années passées, Sa Majesté a posé la pierre angulaire de l'édifice qui nous abrite. Nous lui souhaitons la bienvenue encore, parce qu'il a été, autant que la constitution le lui

a permis, un soldat valeureux, toujours prêt à voler à la défense de l'empire, en autant qu'il lui était permis de le faire sous l'empire de la Constitution. Nous le verrons encore avec plaisir au milieu de nous en sa qualité de brillant homme d'état, ayant donné ses preuves comme tel avant et depuis son accession au trône de ce vaste empire. Il a évité en plus d'une occasion des conflits internationaux et l'effusion du sang, qui répugne à tous les bons citoyens. Mais, monsieur l'Orateur, il sera le bienvenu au milieu de nous plus parce qu'il est un souverain constitutionnel anglais que pour toute autre raison. Le poète Cowper disait, il y a quelques années, en parlant du souverain de la Grande-Bretagne, et je crois qu'il exprimait le sentiment universel :

Nous aimons le roi qui aime la justice, qui vit et règne dans les limites de ses attributions et les respecte. Celui-là nous servons volontiers et fidèlement qui nous laisse libres.

Ces sentiments, je crois, trouvent leur écho dans le cœur de tous les Canadiens. Le roi s'est montré, comme sa mère bien-aimée, un souverain constitutionnel. J'approuve sans hésitation l'amendement proposé par l'honorable premier ministre. J'allais me permettre, lorsque j'ai pris la parole, de suggérer à l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), d'amender sa résolution dans le sens d'une invitation à venir au Canada lorsque sera réalisé complètement le rêve d'union parfaite entre la Grande-Bretagne et ses colonies. J'ai cru que cette proposition recevrait les sympathies de l'honorable député. Je sais que l'honorable premier ministre est déjà en pleine communauté d'idées avec les partisans de la représentation des colonies au parlement impérial, tout en laissant à celles-ci leur entière autonomie. J'ai cru que l'occasion de la réalisation de ce grand projet, qui, je l'espère se réalisera sous le règne actuel, serait la mieux appropriée pour inviter le roi à nous rendre visite. Il pourrait facilement traverser les mers—car les mers ne divisent plus, mais unissent les diverses parties de l'empire—visiter de nouveau Halifax, après bien des années d'intervalle, traverser le pays, de l'Atlantique au Pacifique, se rendre dans la grande colonie australienne, passer à la Nouvelle-Zélande, puis dans ses possessions asiatiques et enfin dans le Sud-Africain, avant de rentrer en Angleterre. Je suis certain que si Sa Majesté ne voit pas la réalisation de ce projet dans un ou deux ans, l'idée de l'union interimpériale fera tant de progrès que longtemps avant la fin de son règne, le roi Edouard aura une occasion de visiter toutes les parties de l'empire réliées entre elles par ce lien d'association.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Monsieur l'Orateur, c'était mon intention de prendre la parole pour approuver de tout cœur et donner ma franche adhésion à la résolution que l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) a présentée, avec l'appui de l'honorable député d'Hastings (M. Northrup). Je n'avais pas besoin de l'invitation de l'honorable député de Victoria (M. Hughes). Je n'osais pas élever ma faible voix avant les plus éloquents et les plus bouillants défenseurs du loyalisme dans la Chambre. Quand j'ai vu qu'un si grand nombre dormaient, j'ai cru devoir m'exprimer avec plus de force en faveur de la motion. Je diffère d'opinion avec l'honorable député de Victoria, et j'espère que mon loyalisme ne sera pas pour cela tenu en suspicion. Ce serait grand dommage, vraiment, si l'on prenait occasion de la visite du roi pour faire surgir ou agiter les idées politiques ou les principes d'un groupe particulier dans l'empire. Parlant surtout comme Canadien-Français, comme un des représentants de la province Québec, je dis que de tous les sujets de Sa Majesté, il n'y en aura pas de plus heureux et de plus honorés de recevoir le roi que les sujets français et catholiques de Sa Majesté dans la province de Québec.

Si dans une occasion comme celle-ci, il m'était permis d'exprimer mes propres sentiments, je dirais que de tous les Canadiens-Français aucun ne sera plus heureux que moi de présenter ses hommages à Sa Majesté—non en raison de mes principes monarchiques, car je ne suis pas partisan du pouvoir héréditaire—mais en raison de mon dévouement et de mon respect pour la personne du roi Edouard. Une des raisons pour lesquelles il sera reçu dans la province de Québec, s'il nous fait l'honneur de nous visiter, avec plus d'enthousiasme, peut-être, que dans toute autre partie de l'empire, c'est que nous avons l'intime conviction que Sa Majesté est la personnification du respect constitutionnel pour tous ses sujets qui aiment la liberté et qu'il serait le dernier homme de son empire à appuyer une politique ou un projet dont le but serait de priver une partie quelconque de l'empire de sa liberté ou de son autonomie.

Je n'ai rien à ajouter à ce que vient de dire l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) sur le rôle de Sa Majesté. On peut, à juste titre, le proclamer le souverain pacificateur du monde moderne. De même que son intervention dans les affaires européennes a eu un effet salutaire, de même sa présence dans une partie quelconque de son empire serait le signal d'une recrudescence de liberté et de bonne entente entre tous ses sujets quelles que soient leur origine ou leurs croyances religieuses.

Je n'ai rien de plus à ajouter à ce qui a été dit, et je termine en répétant qu'à titre de Canadien-Français et de représentant de la province de Québec, c'est de tout cœur que j'appuie la présente résolution.

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt)

a droit à nos remerciements pour avoir saisi la Chambre de cette question. Je considère qu'il est très à propos qu'elle ait été provoquée par un Canadien-Français qui a occupé le poste de président de la Chambre des communes. Si le roi Edouard accepte notre invitation, nous pourrons lui faire voir un Canada bien différent de celui qu'il a visité la première fois qu'il est venu ici. Nous lui montrerons un pays dont le territoire est trois fois plus grand que celui de son empire des Indes. Nous lui montrerons une population double de celle des Etats-Unis au moment où nos voisins se séparèrent de l'Angleterre, il y a 130 ans.

Mais j'ai été surtout amené à prendre la parole par certaines remarques de l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) qui nous a parlé des différentes nationalités qui composent la population du Canada et je me suis rappelé, à ce propos, que le roi Edouard lui-même, est le représentant de races nombreuses. Le Saxon retrouve en lui le descendant de Cerdic le Saxon ; l'Ecossais voit dans la personne du souverain, le descendant des Stuart et des anciens rois d'Ecosse ; le Gallois voit dans le roi Edouard VII un rejeton des Tudor et des anciens rois de Galles ; l'Irlandais retrace sa lignée jusqu'aux anciens monarques de Tara, et le Canadien-Français qui voudrait étudier la question constaterait qu'il descend de Guillaume le Conquérant et de Rue le majestueux et puissant fondateur du duché de Normandie.

A ce propos, il est bon de rappeler que pendant des siècles Saxons et Normands servaient le même souverain et combattaient sous le même étendard pour repousser les agressions de la France. C'est grâce à l'étourderie du roi Jean que le duché de Normandie a été perdu pour l'Angleterre et c'est longtemps après la découverte de l'Amérique que Calais, le dernier rempart de l'Angleterre en Normandie, a été pris par les Français.

Dans l'intervalle, de nombreux Normands-français, ayant dans leurs veines le sang valeureux de leurs ancêtres du nord, à l'exemple du peuple d'Israël, s'étaient échappés sur l'océan, loin de la terre de leur captivité. Eux aussi trouvèrent une terre promise sur les rives du Saint-Laurent où ils retournèrent à leur première allégeance et offrirent leur loyal appui à leurs souverains héréditaires et légitimes, les rois d'Angleterre. Il convient donc que cette résolution soit proposée par un Canadien-Français. Si l'on songe que le roi représente dans sa personne toutes les nationalités qui forment la population du Canada, il est bien de l'inviter à venir nous visiter, et je désire contribuer, pour ma faible part, à cette invitation.

(La motion est adoptée.)

M. BELCOURT : Avant qu'on passe à un autre sujet, je proposerai, appuyé par M. Northrup :

M. CHISHOLM.

Qu'un message soit envoyé à l'honorable Sénat lui transmettant l'adresse qui vient d'être votée par la Chambre, et invitant Leurs Honneurs à s'associer à ses conclusions.

(Cette motion est adoptée.)

## DISCUSSION DE LA MOTION RELATIVE A LA PRATIQUE DU DROIT PAR LES MINISTRES ET SOUS-MINISTRES.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) propose l'adoption de la motion suivante :

La Chambre exprime l'avis qu'il est inopportun qu'un membre du cabinet, ou un sous-ministre, agisse ou comparaisse en qualité d'avocat, conseil ou procureur dans aucune action, poursuite ou procédure (sauf quand les intérêts de la couronne sont en jeu) devant aucune cour présidée par un juge ou des juges nommés par le Gouvernement du Canada.

Monsieur l'Orateur, ce n'est pas sans un certain regret que j'aborde un autre sujet que celui sur lequel la Chambre vient de se prononcer avec tant d'unanimité. Mais n'oublions pas que c'est grâce au concours que les derniers souverains de l'Angleterre ont donné au parlement, dans le gouvernement de la mère patrie, que nous avons hérité du magnifique système de gouvernement constitutionel dont nous jouissons.

La motion que je propose ne doit pas être prise comme une attaque personnelle contre qui que ce soit; on ne doit y voir que le désir sincère de voir s'implanter ici les belles traditions léguées par l'Angleterre, et qui ont suivi, en général, de règle au gouvernement canadien, dans les questions dont je me propose d'entretenir la Chambre.

Dans un gouvernement constitutionel comme le nôtre, l'administration est divisée en différents départements et bien que tous soient nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble, ces différents départements ne sont pas tous d'une égale importance. Nous avons le département de l'Immigration qui contribue grandement au développement du pays, mais nous pourrions, à la rigueur, nous en passer. Nous aurions probablement à souffrir de sa suppression, mais il n'est pas essentiel à l'existence du pays. Nous avons aussi la question du transport qui est très importante pour nous. Nous avons notre politique fiscale, et la question des écoles qui sont aussi de la plus haute importance, bien qu'elles présentent de nombreuses difficultés.

Mais au-dessus de tout cela, nous avons notre système judiciaire qui dépasse en importance tout ce qui se rapporte au gouvernement du pays. Je ne crois donc pas trop demander en invitant la Chambre à mettre de côté tout esprit de parti pour étudier sérieusement la position dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, parce qu'il a plu à quelques-uns de s'éloigner des traditions que nous avaient léguées la mère patrie.

Le système judiciaire fait nécessairement parti du gouvernement d'un pays. Dans certains pays, comme dans l'Australie qui vient d'adopter une constitution, le système judiciaire est séparé du pouvoir politique. Mais en Angleterre comme au Canada, on a reconnu pendant des siècles, que la position faite à la magistrature a une grande influence sur la destinée des peuples. L'enfant est dit-on, le père de demain, et de même, l'avocat est le juge futur. En partant de ce principe, nous avons tout intérêt à veiller jalousement sur la conduite des membres du barreau, si nous voulons que notre magistrature continue à occuper la haute position qu'elle a généralement occupée et qui est essentielle au bon gouvernement du pays.

Appartenant moi-même à cette profession, je suis naturellement intéressé à ce que ses membres conservent intactes les belles traditions d'honneur et de respect du droit, que nos avocats ont toujours respectées. On ne peut nier que les avocats ont contribué pour une large part à la grandeur de notre pays et au développement de ses institutions. Les avocats ont également joué un rôle considérable dans les luttes qui ont doté l'Angleterre du gouvernement constitutionnel dont nous avons hérité. Dans son histoire constitutionnelle, Taswell-Langmead apprécie comme suit le rôle tenu par les membres du barreau :

Vers la fin du seizième siècle, et durant la première partie du dix-septième, la Chambre des communes comptait parmi ses membres un grand nombre d'hommes habiles recrutés en grande partie dans le barreau et qui s'étaient fait connaître du public par les talents qu'ils avaient déployés devant les tribunaux. Les services que cette classe d'hommes rendit à la cause de la liberté sont incalculables. Le savoir des meilleurs avocats du seizième siècle peut avoir été peu de chose comparé aux vastes connaissances qu'un homme peut acquérir de nos jours, mais relativement à l'instruction générale, le savoir des avocats d'alors était de beaucoup supérieur à celui des avocats d'aujourd'hui. Quelques années plus tard, une classe d'hommes d'Etat parlementaire commença à surgir parmi les gentilshommes des campagnes ; mais même à cette époque, les prétentions au titre d'hommes d'Etat, étaient limitées aux ministres et à leurs partisans. Pour le moment tout le poids de la discussion dans la Chambre des communes retombait sur les avocats qui donnèrent immédiatement à leurs luttes contre la couronne cette puissante tournure légale dont on ne s'est jamais départi par la suite.

Je cite ce passage pour faire voir que lorsque l'on comprit qu'il devait y avoir une distinction bien marquée entre la couronne et la magistrature d'un côté, et la magistrature et l'exécutif, de l'autre, ce sont les avocats qui ont saisi les premiers l'importance de cette distinction et qui ont combattu si brillamment pour l'obtenir. La citation que je viens de faire se rapporte au règne du roi Jacques Ier dont un des premiers actes, en se rendant à Londres, avait été de faire exécuter un voleur sans forme de procès. C'est alors que commença la grande lutte entre la couronne et le Parlement, dans laquelle ce dernier cherchait à séparer ses fonctions de celles de l'exécutif, et les fonctions de la magistrature des droits et privilèges constitutionnels du souverain.

La résolution que je soumets, est ainsi conçue :

La Chambre exprime l'avis qu'il est inopportun qu'un membre du cabinet, ou un sous-ministre, agisse ou comparaisse en qualité d'avocat, conseil ou procureur dans aucune action, poursuite ou procédure (sauf quand les intérêts de la couronne sont en jeu) devant aucune cour présidée par un juge ou des juges nommés par le Gouvernement du Canada.

J'ai souvent entendu l'honorable premier ministre et d'autres membres du cabinet déclarer qu'ils ne pouvaient pas accepter telle ou telle résolution parce qu'elle contenait une insinuation. Celle-ci n'est certainement pas une résolution abstraite. Elle contient plutôt une accusation directe qu'une insinuation. Si le Gouvernement ou ses partisans jugent à propos de la rejeter, j'aurai du moins la conscience d'avoir fait mon devoir en portant à la connaissance de la Chambre, non une question abstraite, mais de fait réel que des ministres et des sous-ministres exercent aujourd'hui leur profession devant des tribunaux présidés par des juges nommés par le Gouvernement.

Au Canada, comme en Angleterre, nous avons des membres du gouvernement qui font partie du cabinet et d'autres qui n'en font pas partie, et parmi les uns et les autres, il y en a qui exercent leur profession. Je n'ai rien personnellement contre aucun d'eux ; j'ai l'honneur d'en compter plusieurs au nombre de mes connaissances, sinon tous, et j'espère ne rien dire de blessant pour ceux d'entre eux qui croient avoir le droit d'être membres du Gouvernement tout en continuant à plaider devant des juges nommés par ce même Gouvernement.

Je ne crois pas nécessaire de m'occuper des cas des sous-ministres séparément. L'abus, dans leur cas, cessera, quand on l'aura fait disparaître, comme je l'espère, en plus haut lieu, et je manquerais de franchise si je n'ajoutais pas que j'ai été amené à cette démarche en constatant que l'honorable M. A. B. Aylesworth, le directeur général des Postes continue à exercer sa profession devant les cours d'Ontario et devant la cour suprême.

Ce n'est pas la première fois que cette question est soulevée ici et l'honorable ministre n'est pas pris par surprise. Je ne le vois pas à son siège dans le moment, mais je suppose qu'il est quelque part dans cet édifice et j'espère qu'il sera bientôt ici, comme il y serait, sans aucun doute, si rien ne le retenait ailleurs. Quoiqu'il en soit, à la demande du Gouvernement, j'ai consenti à remettre à aujourd'hui la discussion de cette question; et dans l'intervalle le Gouvernement a eu le temps de prendre une

décision et l'honorable premier nous dira catégoriquement quelle attitude il entend prendre.

Pendant l'élection du directeur général des Postes, certaines questions lui furent posées relativement à ce qu'il entendait faire s'il était élu et notamment au cours d'une assemblée à Schomberg.

D'après le " Globe " du 11 novembre 1905, voici ce qu'il aurait répondu :

Il n'y a aucun arrangement de fait à ce sujet. Mon idée est que je n'aurai pas beaucoup de moments libres si je m'occupe de l'administration de mon ministère et de mes autres devoir politiques ; mais vous vous rappelez qu'il était de notoriété publique, parmi les avocats que feu sir M. C. Cameron, pendant qu'il était secrétaire provincial, n'avait pas moins de cause qu'auparavant.

L'honorable ministre est trop avisé pour supposer un seul instant qu'il y a la moindre analogie entre le cas de l'honorable M. M. C. Cameron, secrétaire d'une législature provinciale et celui d'un membre du cabinet fédéral dont les attributions consistent à surveiller les juges devant lesquels il plaide, et dont il peut hâter ou retarder l'avancement.

M. LANCASTER : Et fixer les appointements.

M. LENNOX : Naturellement. De fait, le sort des juges qui président nos tribunaux provinciaux est entre les mains des ministres fédéraux. Il est évident, par cette réponse que je viens de lire, qu'il avait prévu ce qui arrive et qu'il ne voulait pas s'engager à renoncer à sa clientèle lucrative pour ce qu'il appele probablement une misérable somme de $9,500 par année, qu'il reçoit à titre de ministre et de membre du Parlement.

Il est vrai qu'il avait mené une vie très active ; qu'il avait consacré de nombreuses années à l'exercice de sa profession et que dans le cours ordinaire des choses, le temps devait arriver bientôt où la fatigue se ferait sentir, et où sa puissance productive diminuerait, comme la chose est arrivée pour sir William Mulock et d'autres. Quoiqu'il en soit, il paraîtrait qu'il n'a pas voulu s'engager à renoncer à l'exercice de sa profession en devenant ministre.

Le " Canadian Law Times " s'est occupé de la question, et le langage dont il se sert est des plus significatifs. On serait tenté de croire que l'article a été inspiré en certains lieux. Voici l'écrit en question :

Ses amis croient qu'il est bien doué pour entrer dans la carrière parlementaire . . .

Cela peut vouloir dire n'importe quoi.

. . . et nous sommes d'opinion qu'il peut faire et fera beaucoup pour élever le niveau de la politique . . .

Ce ne serait pas sans besoin, à en juger par ce que font nos ministres depuis quelques années.



Un homme indépendant qui n'a pas sollicité la position exercera une forte influence sur ses collègues et nous pouvons être certain que l'influence du nouveau ministre se fera sentir du côté de la vérité et de la justice.

" De la vérité et de la justice "—c'est la phrase consacrée, chère à l'honorable M. G. W. Ross. Cette expression n'a pas été importée d'Allemagne. Elle nous vient de la législature d'Ontario, au temps de l'honorable M. G. W. Ross. Je ne saurais dire si elle a été inventée au moment de l'enquête Gamey ou avant, alors que plusieurs de ces messieurs étaient réunis pour une conférence importante. Chose certaine, c'est que M. Ross s'est servi presque des mêmes mots dans son célèbre discours de Whitby, pour se livrer à une attaque plus ou moins déguisée contre M. Mowat, lorsqu'il s'engageait à faire mieux que son prédécesseur. Il disait :

La justice rehausse une nation. Affermissons les fondations morales. Purifions les élections et non seulement les élections, mais toute l'atmosphère morale.

Et alors toute la bande, dirigée par le capitaine Sullivan et Vance, se mit à l'œuvre pour perpétrer les exploits dont je ne veux pas perpétuer le souvenir dans les " Débats ", mais dont la province d'Ontario a gardé le triste souvenir. Cet article me paraît avoir été inspiré ; on y voit comme un avertissement que le directeur général des Postes, après son entrée dans le cabinet, continuerait à exercer sa profession comme auparavant.

Ils sont nombreux dans Ontario, leur nombre grossit tous les jours, ils se recrutent parmi les libéraux et les conservateurs, ceux qui, s'appuyant sur ce qui s'est passé avant la session et sur certaines réponses du directeur général des Postes, sont convaincus qu'un arrangement est intervenu entre le directeur général des Postes et l'honorable premier ministre, lorsque ce dernier le priait, le suppliait d'entrer dans le cabinet, et qu'il continuerait à exercer sa profession.

Sir WILFRID LAURIER : N'avez-vous pas lu ce que le directeur général des Postes a dit lui-même ?

M. LENNOX : J'ai ici la déclaration du directeur général des Postes, mais je constate aussi qu'il est absent en ce moment. Pourquoi ? J'espère que nous aurons l'occasion d'entendre une dénégation de sa part, avant la fin de ce débat. Mais que nous ayons ou que nous n'ayons pas une dénégation, une confirmation, ou une explication cet après-midi, tous ceux qui déclareront par leur vote—car si la résolution n'est pas acceptée, elle sera mise aux voix—qu'il est opportun qu'un ministre de la couronne exerce la pratique du droit devant des tribunaux présidés par des juges nommés par le Gouvernement, auront à répondre de leur conduite devant des électeurs plus difficiles

à contenter que certains membres de cette Chambre.

Mais ce n'est pas tout. Ce même journal le " Canadian Law Times " qui publiait des articles qui semblaient inspirés, pendant l'élection du directeur général des Postes, cherche ensuite à ouvrir la porte à une coutume qui fera plus de mal à nos institutions que tout ce qu'il est possible d'imaginer. Voici en quels termes ce journal présente ses excuses au directeur général des Postes au mois de décembre 1905 :

Cela équivaut presque à renoncer au barreau, car bien qu'il n'y ait pas de raison pour qu'il ne continue pas à exercer sa profession comme d'autres ministres fédéraux et provinciaux l'exercent et l'ont exercée, les sessions du Parlement sont maintenant très longues et sa présence à la Chambre et ses fonctions ministérielles prendront presque tout son temps.

Pas tout, mais " presque tout " son temps. Il disparaîtra " presque " du barreau, mais pas tout à fait. Cela ressemble au " presque converti " que l'on chante dans les réunions religieuses en plein air. Mais loin de disparaître du barreau, il exerce ouvertement sa profession, et les journaux annoncent sans un mot d'excuse qu'il plaide actuellement devant la cour suprême du Canada, pendant que ses collègues délibèrent sur les destinées du pays.

Il ne se contente pas de plaider, car les journaux nous apprennent qu'il tient en même temps un bureau de consultation à Ottawa, comme un simple avocat. De plus il fait partie d'une société d'avocats dont les bureaux sont à Toronto, et lui, pendant qu'il est ici, il donne des conseils dans des causes qui doivent venir devant le Parlement, ou qui lui sont déjà soumises. Il est peut-être dans son droit. Je n'ai pas une très grande expérience, mais je crois que c'est mal et c'est parce que je crois que c'est mal, et que cet abus devrait cesser, que je saisis la Chambre de cette question.

J'ai dit, il y a un instant, que je parlerais de l'attitude de l'honorable premier ministre. Je professe un grand respect pour son habileté et je suppose qu'il a dû avoir certaines raisons pour se départir dans cette circonstance, de tous les précédents anglais. Il sait mieux que personne qu'on n'a jamais vu rien de semblable dans le parlement impérial dont il se réclame si souvent. En Angleterre, on ne tolérerait pas qu'un ministre, ouvertement désigné comme futur ministre de la Justice, continue d'exercer sa profession. Ce n'est plus un secret ; on répète partout que le ministre actuel de la Justice (M. Fitzpatrick) désire sortir du cabinet, et c'est à ce moment que l'honorable premier ministre appelle auprès de lui cet avocat qui sera demain le ministre qui fera et défera les juges, qui leur donnera ou leur refusera de l'avancement et qui pourra un jour occuper la plus haute position du pays, qui lui reviendra du fait qu'il sera ministre de la Justice.

J'ai cru un instant que ce débat pourrait être évité et j'en aurais été bien aise. Personne ne peut s'empêcher d'admirer les talents et la haute position que le directeur général des Postes s'est acquise dans le barreau canadien mais tous les avocats regrettent que dans le cas présent, il oublie ce qu'il doit à sa profession, à sa position de ministre de la couronne, et à son pays. J'ai dit que je voulais éviter cette discussion et c'est pourquoi, le 21 mars dernier, je demandais:

Depuis la nomination de l'honorable A. B. Aylesworth à la charge de ministre des Postes, dans combien d'actions ou causes a-t-il agi comme conseil devant un juge nommé par le Gouvernement du Canada ?

C'était une question bien claire, bien franche, et bien raisonnable. Elle méritait une réponse. Voici celle que j'ai obtenue de l'honorable premier ministre au milieu des applaudissement de quelques-uns de ses parsans :

Aucune département ne possède de renseignements pouvant permettre au Gouvernement de répondre à cette question.

C'était un moyen de ne pas répondre, mais ce moyen était-il habile ? L'avenir le dira. L'honorable premier ministre ne sait-il que ce qui est consigné dans les archives des ministères ? Ne sait-il rien de ce que font ses collègues ? L'autre jour nous avons constaté qu'un ministre ne connaissait rien des aptitudes d'un fonctionnaire qu'il a lui-même nommé. Je sais aussi que, bien souvent, il serait préférable pour la tranquillité de son esprit, que le premier ministre ignorât ce qui se passe. Mais je dis aussi qu'il n'est pas possible de supposer que le premier ministre ne savait pas qu'un des plus importants membres de son cabinet exerçait alors sa profession devant les tribunaux.

Dans tous les cas, cette réponse fut trouvée du goût de quelques députés de la droite. Avant cela l'honorable premier ministre avait donné des explications sur les changements ministériels. Il avait expliqué les efforts persévérants qu'il avait faits, pendant quatre ans, je crois, pour amener le directeur général des Postes à faire partie de son cabinet. Il nous annonça qu'il avait enfin réussi, mais il ne nous a rien dit de l'arrangement en vertu duquel ce ministre pourrait continuer à se livrer à la pratique du droit. Il n'a rien fait pour mettre fin à cet abus et il ne nous a pas donné les raisons pour lesquelles il permet cela, contrairement à tous les précédents.

Il est évident qu'à venir jusqu'à ces derniers temps le ministère était décidé à ignorer cette question, à la tourner en badinage, à ignorer les protestations du public, à prendre la chose de haut et à continuer comme si rien n'était, sans même donner la moindre explication. Voici ce qu'on a pu lire dans le "Globe" du 24 mars :

Le colonel Sam. Hughes dit qu'il n'est pas démontré que l'ex-directeur du bureau de pos-

te à Cannington, exerçait un commerce d'épicerie. Mais même dans ce cas, était-ce plus mal de la part de cet homme qui recevait un salaire de $900 que de la part du directeur général des Postes lui-même qui va plaider pour des clients devant la cour suprême, afin de gagner plus d'argent ? Le directeur général des Postes devrait avoir une plus haute conception de l'honneur.

Comment ces remarques furent-elles accueillies ? Par des rires du côté ministériel, dit le "Globe". Il y a peut-être matière à rire, mais un poète a dit :

Just try to wear a solemn phys,
Be sober if you can :
It is a very serious thing
To be a funny man.

Depuis quelques jours le cabinet a modifié son attitude et la question ne peut manquer d'avoir un grand intérêt pour tous les partisans du Gouvernement qui siègent à ma gauche ou en arrière des fauteuils ministériels. Je laisse de côté une couple de douzaines de députés qui font partie du cabinet ou qui en sont les défenseurs attitrés, et je m'adresse aux autres qui ne sont ici que pour approuver les actes du Gouvernement, qu'ils leur plaisent ou non. C'est à eux que je parle en ce moment ; je leur demande ce que l'avenir leur réserve et s'ils croient qu'il est dans l'intérêt du pays, s'il est convenable qu'un ministre de la couronne qui tient dans ses mains le sort des juges, plaide devant les tribunaux et fasse concurrence aux autres avocats qui n'ont pas les mêmes avantages ?

Le directeur général des Postes exerce sa profession dans toute la province d'Ontario, je suppose, mais dans tous les cas, à Toronto et à Ottawa. N'ayant pas réussi à obtenir du Gouvernement les renseignements que j'avais demandés, je me suis occupé, il y a quelques jours, à m'en procurer quelques-uns. C'est ainsi que j'ai constaté que le 12 mars, dans la cause de Milne, contre la "Yorkshire Guarantee Co.", les avocats étaient MM. Aylesworth, C.R., et Deacon, pour l'appelant, et MM. E. P. Davis pour l'intimé. Le 15 mars, dans la cause de Bradley contre Saunders, M. Riddel, C.R., pour l'appelant, et M. Aylesworth, C.R., pour l'intimé. Le 16 mars, dans la cause de Gibb, contre McMahon, M. Ritchie, C.R., pour l'appelant, et M. Aylesworth, C.R., et M. Delaware, pour l'intimé. Le 20 mars, dans cause de l' "International Harvesting Co." contre Graham, M. Aylesworth, C.R., pour l'appelant et M. Lynch-Staunton, C.R., pour l'intimé.

M. FOWLER : Le mois de mars dernier?

M. LENNOX : Parfaitement. Je n'ai relevé que les causes plaidées pendant que le Parlement était en session, alors qu'il y avait réunion du cabinet, tous les jours de 2 heures à trois. Les 23, 26, 27, 28 et 29 mars, on a plaidé la cause de la compagnie des tramways de Toronto contre la ville de Toronto ; tout ce temps-là, à l'exception du 29, les avocats de l'appelante étaient MM. Nesbitt, C.R., et Laidlow, C.R., et ceux de l'intimée, MM. Aylesworth, C.R., et Fullerton, C.R. Le 29, M. Aylesworth ne comparut pas pour la ville de Toronto, mais le même jour, il plaidait la cause de Miller contre la compagnie de publication du "Globe".

Ces quelques exemples suffisent. La quantité ne fait rien, et cependant on voit que le nombre de causes plaidées pendant la session est assez considérable.

Je demande à l'honorable premier ministre et à la Chambre en général, si cela est juste, à quelque point de vue que l'on se place ? On me dira peut-être que l'affaire est de peu d'importance et qu'il s'agit seulement de 8 ou 10 causes plaidées entre le 12 et le 29 mars. Si la chose n'est pas permise pour un grand nombre de causes, elle ne peut pas être plus permise pour un petit nombre. Est-il juste qu'une des parties fasse plaider sa cause par un membre du Gouvernement quand l'autre partie n'a pas le même avantage ? Le malheur, c'est que dans ces sortes d'affaires, c'est toujours la puissante compagnie, l'homme riche qui s'assure des services de l'avocat influent, tandis que le client pauvre est obligé de se contenter des avocats qu'il peut payer, et le mal est encore plus grand. J'ai déjà mentionné, en passant, que cela n'est pas juste, non plus, pour les autres membres de la profession ; je n'y reviendrai pas.

Mais je demande maintenant si c'est juste pour les juges. Comment cela peut-il être juste, puisque, après qu'une cause a été plaidée par un membre du Gouvernement, la cour suprême peut décider d'infirmer le jugement d'une cour inférieure, devant laquelle le membre du Gouvernement n'a pas plaidé. L'opinion publique ne sera-t-elle pas portée à commenter le fait; et s'il se trouvait que la cause eût quelque rapport avec la politique, ne serait-il pas impossible de convaincre le public qu'aucune injustice n'a été commise ?

M. GERMAN : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Prétend-il dire qu'un membre de la magistrature du Canada peut se laisser influencer dans son interprétation de la loi parce que la cause aurait été plaidée par un avocat qui serait en même temps ministre ?

M. LENNOX : Je vais tâcher de m'exprimer assez clairement. . .

M. GERMAN : J'aimerais que l'honorable député répondît à ma question.

M. LENNOX : Je vais tâcher de m'exprimer assez clairement pour que l'honorable député lui-même me comprenne. Il est membre d'une honorable profession ; il est du bois dont on fait les juges—quelquefois. Il comprendra aussi bien que le public, en général, que nous devons non seulement tra-

vailler à assurer un état de choses grâce auquel les juges administreront la loi avec justice, mais qu'il est aussi de notre devoir de les mettre à l'abri de tout soupçon.

Si je m'étais mieux exprimé, mon honorable ami aurait compris que ce que j'ai voulu dire, c'est ceci : dans cette cause des tramways de Toronto, contre la ville, par exemple, M. Christopher Robinson, était l'avocat en première instance; je ne connais pas l'histoire du procès, mais supposons que la ville de Toronto ait perdu et qu'en cour suprême, avec le directeur général des Postes comme conseil, les juges, avec les meilleures intentions du monde, et avec la seule préoccupation de rendre justice à tous (comme je crois sincèrement que font généralement tous les juges canadiens) se trouvent dans l'obligation d'infirmer la décision du tribunal de première instance et de rendre jugement en faveur de la partie représentée par le directeur général des Postes. Le verdict pourra être inattaquable : ce serait peut-être le seul verdict que la cour suprême pouvait rendre, mais le public le prendra-t-il ainsi ? Je répète que nous ne mettons pas assez nos juges à l'abri du soupçon; que nous intervenons trop dans l'administration de la justice.

Des VOIX : Très bien.

M. LENNOX : Nous leur confions trop de besognes relevant plus ou moins de la politique. Nous les mettons en contact trop intime avec l'exécutif, chose contre laquelle les Anglais d'autrefois ont vigoureusement combattu. Si le Gouvernement ne change pas d'attitude sur cette question, il causera un tort incalculable au pays. Il aura beau nous vanter les progrès de l'immigration et la prospérité du Canada, s'il ne modifie pas sa politique sur ce point, il causera des torts que vingt ou vinigt-cinq ans de pouvoir seront impuissants à réparer.

Voilà ce que j'ai voulu dire. Je ne prétends pas que nos magistrats décideront injustement ; je ne les en crois pas capables, en général. Mais ils sont hommes comme nous tous, et quelques-uns le sont beaucoup. Nous ne voulons pas qu'ils soient tentés, et par dessus tout, nous ne voulons pas qu'ils soient mis dans une fausse position.

Il ne faut pas que leurs jugements soient en butte aux soupçons, par suite de la manière dont la cause aura été conduite ou par suite de la position des avocats qui l'auront plaidée; il ne faut pas que l'idée se répande que la magistrature et l'exécutif agissent de concert, pour juger les différends entre citoyens ou entre compagnies.

L'autre jour, mon honorable ami (M. W. F. Maclean) disait en déposant un projet de loi, qu'il était prêt à retourner à l'ancien état de choses et à renoncer aux $1,000 ajoutés l'an dernier à l'indemnité sessionnelle, et l'honorable ministre des Douanes lui demanda si les petits vols étaient permis et les grands défendus. Comment cette maxime s'appliquerait-elle dans le cas actuel ? Nous nous sommes assurés, à bas prix peut-être, les services du directeur général des Postes en lui donnant une place dans le cabinet, et le pays pensait et avait le droit de penser que son énergie, son temps, ses grands talents, si l'on veut, seraient consacrés au service du Canada et du Canada seulement.

Quelle belle figure il ferait aujourd'hui, comparée à la position dans laquelle il se trouve si, après être parvenu à la tête de sa profession, il s'était dit : Dorénavant, je consacrerai tout mon temps au service de mon pays et je laisserai à mes jeunes confrères la chance de lutter devant les tribunaux à armes égales; je ne les mettrai pas dans l'obligation de plaider contre un membre du cabinet et tout le prestige qu'implique cette position.

C'est hier ou aujourd'hui que dans un discours prononcé récemment par le président Roosevelt, je lisais :

> Le huitième commandement dit : Tu ne voleras pas. Il ne dit pas : Tu ne voleras pas le riche. Il ne dit pas : Tu ne voleras pas le pauvre. Il dit purement et simplement : Tu ne voleras pas.

Le temps de tous les membres du cabinet appartient à l'Etat. Si un ministre considère que tout son temps n'appartient pas à son pays, il doit céder la place à un autre, et le plus tôt l'honorable premier ministre comprendra qu'aucun de ceux qui font partie de son cabinet ne doit dérober au pays ce qui appartient au pays, soit du temps, soit de l'argent, le mieux ce sera pour le Canada et aussi pour le Gouvernement.

L'honorable député qui m'a interrompu fort à propos il y a un instant, professe un profond respect pour la magistrature. Moi aussi. Sous ce rapport, je ne lui cède en rien. Il me permettra de lui citer quelques lignes qui ne peuvent manquer de rencontrer toute son approbation :

> Les magistrats, dans le calme de leur entourage, sont au-dessus de l'esprit de parti et des passions politiques ; ils restent drapés dans le serment solennel qu'ils prêtent de rendre justice égale à tous ceux que leurs différends amènent devant eux ; ils transportent cette atmosphère de calme et d'impartialité dans ces enquêtes, et pour ma part . . .

C'est un sénateur canadien qui parle ainsi. Ces paroles doivent répondre à l'idéal que mon honorable ami et moi nous nous faisons d'un magistrat. Je me permettrai de citer encore quelques lignes du même orateur :

> Ils (les magistrats) sont investis d'une indépendance absolue et placés en dehors des factions politiques et de leurs préjugés ; de plus leur réputation, à laquelle ils tiennent tant est en jeu.

" Investis d'une indépendance absolue "; c'est exactement ce que nous voulons. Nous demandons des juges indépendants de l'exécutif. Nous demandons que la coutume anglaise soit observée ici. Dans le cabinet

anglais il n'y a pas de ministre de la Justice et s'il est nécessaire en Angleterre d'observer cette règle qui défend à un avocat de continuer à exercer sa profession après être devenu ministre, il est assurément bien plus important de l'observer au Canada où toute infraction peut avoir des conséquences beaucoup plus graves que dans la mère patrie.

J'ai dit que cette coutume était injuste pour les juges. Il y a quelques années, on a discuté, dans la Nouvelle-Galle du Sud la question de savoir si le ministre de la Justice et le Solliciteur général doivent faire partie du cabinet. Le juge Boothby qui avait été chargé de faire un rapport sur la question aux autorités impériales, disait :

L'indépendance des juges se trouverait compromise, car sur de grandes questions constitutionnelles qui mettent en conflit les intérêts de la couronne et ceux du peuple, ils auraient à entendre les plaidoiries d'avocats occupant le rang de ministres et qui, en quittant le tribunal, pourrait aller à une réunion du cabinet pour décider de l'avancement de ce même juge devant lequel ils plaidaient une heure plus tôt, dans l'intérêt de la couronne.

Dans ma résolution, je fais une exception pour les causes de la couronne, si ce n'est pas tout aussi répréhensible de voir un ministre plaider pour un particulier.

En 1806, il fut question, en Angleterre, d'appeler lord Ellenborough, alors juge en chef du banc de la Reine, à la présidence du conseil. L'opinion d'une grande partie du parlement impérial est résumé dans les lignes suivantes :

Cette démarche serait maladroite et inopportune, car elle serait de nature à exposer au soupçon et à déconsidérer l'indépendance et l'impartialité de la magistrature; elle rendrait moins satisfaisante, sinon moins pure, l'administration de la justice.

En 1903, la question de permettre aux sous-ministres et aux légistes des départements la pratique du droit, fut discutée dans la Chambre des communes, en Angleterre et, au cours de ce débat, sir William Hartcourt, s'exprimait ainsi :

J'ai moi-même contribué à poser et à faire admettre le principe que les avocats de la couronne ne doivent pas s'occuper d'affaires privées, pour la raison qu'ils ont assez des affaires publiques, et aussi parce qu'en s'occupant d'affaires privées, ils sont exposés à se trouver mêlés à des causes qui viendraient en conflit avec leurs devoirs envers la couronne et le pays.

Sur la question de la dualité d'occupation, il dit :

Quand un homme accepte une haute position comme celle de ministre de la couronne, le simple bon sens veut qu'il consacre tout son temps aux devoirs de sa charge. Il me semble que cette proposition doit être unanimement acceptée et, par conséquent, j'espère, etc.

M. Swift Mackevill, sur la même question, dit :

Quiconque entre au service de l'Etat doit consacrer tout son temps à ce service ; il ne doit pas se mettre dans une position telle que ses fonctions publiques et ses fonctions privées soient exposées à venir en conflit.

Dans une autre occasion, lord Hotham discutant une question semblable à celle qui nous occupe en ce moment et citant, en les approuvant, les remarques du "Times" disait :

La Chambre est-elle disposée à admettre que les avocats qui sont en même temps membres de cette Chambre peuvent confondre leurs devoirs professionnels et leurs devoirs législatifs de telle sorte que lorsque leurs services auront été retenus par des particuliers, à titre d'avocats, ils pourront aussi invoquer leur titre de députés pour mieux servir les intérêts de leurs clients ?

J'ai fait observer à l'honorable premier ministre que, malheureusement, nous confondions de plus en plus les fonctions judiciaires et les devoirs du pouvoir exécutif. Dans ce cas, cette confusion n'est pas préméditée mais elle est la conséquence inévitable de nos actes. Tout ce que nous faisons est de nature à produire ce résultat. Nous demandons aux juges de nous sortir d'embarras, de prendre part à l'administration des affaires publiques. Nous rejetons sur leurs épaules tout l'odieux et le blâme qui devraient retomber sur les ministres responsables et, ainsi qu'on me le suggère, nous leur demandons de solutionner des hypothèses que devraient résoudre ceux qui sont directement comptables aux citoyens, dont les destinées dépendent des bulletins déposés dans l'urne électorale et qui devraient subir le châtiment de leurs fautes. Les juges servent de bouclier au ministère contre les attaques de la population. Tout le système est vicieux et nous ne saurions nous en débarrasser trop tôt. Voici l'un des ravages de ce système qui . . .

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député voudrait-il préciser ce qu'il a en l'idée. Il parle d'une tendance à confondre les fonctions judiciaires avec les attributions ministérielles. Je comprends qu'il a cité un exemple, mais qu'y a-t-il de plus ?

M. LENNOX : Ainsi, le ministre de la Justice a cité une longue suite de causes.

M. FITZPATRICK : En remontant jusqu'à l'année 1880.

M. LENNOX : D'accord ; je suis l'un de ceux qui n'ont cure de savoir si ce sont les conservateurs ou les libéraux qui sont coupables. Vous disiez que vous preniez en mains les rênes du pouvoir, parce que vous alliez faire mieux que les autres. Dieu sait que non.

M. JOHNSTON : La population n'est pas de cet avis.

M. LENNOX : Elle a cru un moment que vous tiendriez votre promesse. Elle a cru

que l'honorable représentant du Cap-Breton (M. Johnston), lui-même, ferait mieux qu'il n'a fait. Il le pouvait facilement.

M. JOHNSTON : J'ai contenté les miens.

M. LENNOX : En effet, l'honorable député les a contentés.

M. JOHNSTON : Oui, je vous en donne mon billet.

M. LENNOX : Et l'honorable député (M. Johnston) s'est contenté lui-même en appuyant le Gouvernement chaque fois qu'il a entendu claquer le fouet. Il a contenté ces gens-là sans racheter les promesses faites par son parti.

Sir WILFRID LAURIER : Cette question est très importante et j'ai écouté l'honorable député (M. Lennox) avec un vif intérêt. Le gouvernement du jour, dit-il, manifeste présentement une tendance à confondre les attributions du pouvoir exécutif avec les fonctions judiciaires. Il a cité un cas qui, d'après lui, devait servir d'exemple. Je ne trouve pas à redire jusqu'ici mais je considérerais comme une faveur de sa part de citer les autres exemples qu'il a en l'idée et qui démontrent l'existence de cette tendance générale.

M. LENNOX : Je citerai un exemple sans sortir de la ville d'Ottawa. A l'heure qu'il est, un commissaire est malade quelque part dans cette ville ; c'est un juge qu'on a nommé membre d'une commission royale. Au début de l'enquête ou disait dans les rangs ministériels : Tout est pour le mieux, tout est couleur de rose ; c'est une enquête pour rire ; il n'y a rien à dire contre les assurances et contre l'application des lois qui les régissent ; celles-ci fonctionnent à merveille. Quelle est la vérité ? Quiconque a lu les comptes rendus des journaux sait pertinemment qu'on a commis des fautes, qu'on en commet encore, qu'elles n'ont pas toutes été divulguées, et que le Parlement, que le cabinet aurait dû savoir que ses subordonnés qui ont rendu témoignage à l'enquête n'administraient pas le département des assurances d'une manière convenable, efficace, ou même honnête. Je ne vise pas le gouvernement du jour mais je dis que la tendance des administrateurs au Canada—elle existe également en Angleterre ; elle a fait le sujet des commentaires des revues légales et les journaux les plus respectables là-bas l'ont qualifiée de tripotage—la tendance des gouvernements, dis-je, est de créer des commissions composées de juges et d'exposer ceux-ci à la critique du public. Considérons l'enquête ouverte relativement à l'affaire Gamey par les amis du Gouvernement dans l'Ontario. Les commissaires ont-ils blâmé les coupables ? Non; ils ont fait cause avec les autorités provinciales qui les avaient nommés. Or, existe-t-il de nos jours, au Canada, une personne au courant des affaires publiques qui serait assez bornée pour ne pas comprendre que les annales de la magistrature au Canada n'offrent rien d'aussi préjudiciable que l'enquête Gamey aux intérêts bien entendus de celle-ci et au respect qu'elle doit inspirer et qu'elle inspirait auparavant.

M. GERMAN : L'honorable député affirmera-t-il que le grand-chancelier, M. Boyd, et le juge en chef, M. Falconbridge, n'étaient pas deux des juges les plus intègres du Canada ?

M. FOWLER : Ils ont rendu une décision inique.

M. LENNOX : Très bien. Je ne veux rien dire de blessant pour aucun juge, mais lorsque deux des magistrats les plus éminents du pays—ils auraient besoin d'un défenseur plus habile que l'honorable député—lorsque deux des juges les plus en vue de l'Ontario, au dire de mon honorable ami, ont rendu une décision qui les fait vilipender par la moitié de la population canadienne tandis que l'autre moitié vole à leur défense, une décision que la moitié des citoyens ne considérera jamais comme le résultat d'une enquête loyale et impartiale, je me demande si ce spectacle ne prouve pas d'une manière concluante que notre premier devoir envers le Canada est de sauvegarder à tout risque l'indépendance de notre magistrature, de mettre nos juges à l'abri des attaques des hommes politiques et de maintenir la confiance qu'ils ont inspirée jusqu'ici.

Je suis bien aise que l'honorable député ait fait allusion à ces juges car, si ma mémoire est fidèle, le directeur général des Postes (l'honorable M. A. B. Aylesworth) était dans cette circonstance du nombre des défenseurs des institutions britanniques et il a rendu témoignage et il a fait, au préalable, une foule de sages démarches. J'apprécie pleinement les propos de l'honorable député et je l'invite à recommencer.

M. FITZPATRICK : Si je comprends bien l'esprit du règlement, cette question ne saurait être discutée ce soir mais elle le sera lundi, j'imagine, alors que l'honorable député pourra poursuivre ses observations. Il ne faut pas laisser cette question en l'état sans lui donner une solution.

M. LENNOX : Je désire poursuivre mes observations à huit heures ce soir.

Sir WILFRID LAURIER : Le règlement de la Chambre exige que la question soit réservée jusqu'à lundi prochain.

M. LENNOX : Très bien ; je serai à mon poste.

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

## Reprise de la Séance.

### 2e LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1ère (bill n° 102) relative à la compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora.—M. Campbell.

La 2e (bill n° 103) relative à la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Huron. —M. Lachance.

La 3e (bill n° 104) tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Hamilton à Waterloo et à Guelph.—M. Zimmerman.

La 4e (bill n° 105) à l'effet de constituer en corporation la compagnie d'assurances sur la vie la Sterling.—M. Lennox.

La 5e (bill n° 106) concernant des demandes de brevets de la part de Henry Wurts, jeune.—M. Belcourt.

La 6e (bill n° 107) relative à la compagnie de force motrice Erié-Ontario.—M. German (propsée par M. Calvert.)

La 7e (bill n° 108) relative à la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle.—M. Duncan Ross.

## RENVOI DE LA SUITE DE LA DISCUSSION SUR UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la motion de M. W. F. Maclean tendant à la 2e lecture de sa proposition de loi (n° 9) ayant pour objet de modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN : Puis-je savoir du ministre de la Justice si le Gouvernement se propose de faire connaître ses intentions à l'égard des messageries ? On ne s'est pas prononcé très clairement sur ce sujet, l'autre soir.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je crois que le Gouvernement a décidé d'attendre que la Chambre se soit prononcée sur le bill déposé par l'honorable représentant de Prince-Edouard (M. Alcorn.)

M. L'ORATEUR : Réservé.

## RENVOI D'UNE PROPOSITION DE LOI.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du bill n° 18 relatif aux rentes servies à certains conseillers privés et concernant le Sénat et la Chambre des communes.—(M. W. F. Maclean.)

M. W. F. MACLEAN : Je suis prêt à la discussion sur cette proposition de loi, mais je préfère attendre le dépôt d'un autre bill relatif au même sujet, dépôt qui aura lieu demain, de sorte que les deux bills seront mis en même temps sous les yeux de la députation.

M. L'ORATEUR : Réservé.

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE TRACE DU TRANSCONTINENTAL, SECTION QUEBEC-MONCTON.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Crocket demandant le dépôt de toute la correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement ou tout département, et entre la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et la commission de construction du Transcontinental, se rapportant aux études et aux opérations du tracé du chemin de fer transcontinental entre Québec et Moncton.

L'honorable M. COSTIGAN (Victoria, N.-B.) : J'ai demandé l'ajournement de la suite du débat sur cette question la dernière fois qu'elle est venue en délibération, par le motif que je désirais offrir moi-même quelques observations sur ce sujet. La motion a trait au tracé de la voie transcontinentale, principalement sur le territoire du Nouveau-Brunswick, et, comme je représente l'une des circonscriptions de cette province, j'ai cru qu'il était de mon devoir de dire quelques mots sur ce sujet avant que le le sort de la présente motion fut réglé. Je ne me propose pas de critiquer la motion elle-même sur le discours du représentant de York (M. Crocket) qui l'a présentée. Je n'ai pas, non plus, l'intention de me livrer à une longue dissertation sur les avantages respectifs des deux tracés. Je soutiens qu'il n'appartient plus aux profanes de se prononcer sur les qualités ou les défauts des deux tracés que mentionnent les rapports des ingénieurs. Je considère que ce sera aux ingénieurs de faire un choix après qu'ils auront soigneusement étudié tout le terrain. Je me rappelle très bien qu'au moment où le Gouvernement manifesta son intention de construire une voie transcontinentale sans sortir du territoire canadien et lorsque le bill fut délibéré par le comité des chemins de fer, ce bill n'était pas entièrement satisfaisant et ne répondait pas à l'espoir que nous avaient fait concevoir les déclarations ministérielles relativement au passage de la voie ferrée exclusivement sur le territoire canadien.

Le bill fut déposé par le représentant de Simcoe (M. Leighton McCarthy) et il ne concernait aucunement la partie Est de notre pays, sous prétexte qu'il existait déjà des communications par chemin de fer entre North-Bay et Québec et que l'Intercolonial reliait cette dernière ville aux Provinces maritimes. On fit alors des représentations dans le but d'obtenir le prolongement de la ligne vers l'Est. La nombreuse députation de la province de Québec pensait à bon droit que le chemin de fer devait se rendre jusqu'à la ville du même nom et la représentation des petites provinces de l'Est jugeait

qu'il devait se prolonger jusqu'aux Provinces maritimes.

Malheureusement pour le Nouveau-Brunswick, le ministre qui représentait cette province et qui guidait sa représentation, obéissant à des motifs que lui seul connaît et que je ne me propose point de critiquer, sortit du cabinet afin de manifester sa vive réprobation de tout le projet. Ce départ diminua de beaucoup l'influence des députés du Nouveau-Brunswick. Ceux qui considéraient que l'établissement d'une voie ferrée qui ne sortirait pas de notre territoire serait une entreprise nationale éminemment favorable aux progrès du Canada, comprirent qu'ils se trouvaient dans une position embarrassante, mais ils crurent devoir déployer les plus grands efforts pour obtenir le prolongement du chemin de fer au delà de la ville de Québec et jusqu'au rivage de la mer. Il fallait tenir compte des avantages qu'offrait Portland, port américain, sous le rapport de la distance. Je croyais alors et je suis encore d'avis qu'afin de pouvoir rivaliser avec Portland, nous devions chercher à amener la voie ferrée dans le port canadien le plus rapproché. Ce port était celui de la ville de Saint-Jean. Quoi qu'on puisse penser de mon attitude à l'égard de cette ville lorsque d'autres questions sont en jeu, je dois dire et j'affirme ouvertement que, Saint-Jean étant la métropole commerciale de la province, cette ville n'a pas de meilleur ami que le représentant de Victoria qui vous adresse la parole en ce moment. Je soutiens que Saint-Jean, comme toute autre ville du Canada, ne saurait compter exclusivement sur ses propres ressources pour assurer son avenir.

Saint-Jean est la métropole commerciale de notre province, tout comme Toronto est la métropole commerciale de la province d'Ontario, et Montréal et Québec sont les grands centres de la province de Québec, mais je dis que le devoir des députés ruraux et de ceux qui représentent la ville de Saint-Jean est de coopérer ensemble, parce qu'il faut développer Saint-Jean dans les intérêts de la province, et tout ce que nous demandons à cette ville et à ses représentants, c'est de se rappeler qu'en développant les districts ruraux, ils aident à développer le commerce de Saint-Jean.

L'honorable député de York (M. Crocket), a fait une ou deux remarques auxquelles je veux répondre. Il s'est plaint que les ingénieurs consacraient plus de temps à l'examen du tracé riverain. Je suis sûr qu'il me suffira d'expliquer à l'honorable député, ou à tout autre député de la province du Nouveau-Brunswick, la topographie de la vallée du fleuve Saint-Jean, et il comprendra immédiatement comme moi, que l'examen du tracé de la vallée doit nécessairement coûter moins de temps et moins d'argent, que celui du tracé de l'intérieur ou central, parce que le tracé de la vallée suit tout simplement le fleuve Saint-Jean, le long de laquelle il y a un chemin de fer et des chemins macadamisés de chaque côté, outre la route même de la rivière. Rien d'étonnant alors, si les ingénieurs ont été obligés de passer plus de temps à faire l'inspection du tracé intérieur depuis Grand-Falls jusqu'à Moncton, à travers un pays boisé, loin de la rivière et sans aucun moyen de communication. Conséquemment, je dis que l'honorable député se plaint que l'on a consacré trop de temps à l'examen de ce tracé, et lorsqu'il prétend qu'il semblerait que l'on n'a pas rendu justice au tracé riverain, il porte une plainte qui, je crois, n'est pas très forte. ce dont l'honorable député conviendra lui-même, j'en suis sûr, lorsqu'il considérera que les facilités qu'il y avait d'examiner le tracé riverain, devaient nécessairement permettre de faire l'examen de ce tracé en beaucoup moins de temps que celui du tracé de l'intérieur.

L'honorable député a prétendu aussi que l'on avait fait plusieurs tracés d'exploration sur le tracé central, en vue d'arriver à raccourcir la distance, tandis que l'on n'a pas fait les mêmes efforts pour chercher à raccourcir la distance sur le tracé riverain. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte et d'étudier les routes possibles pour un chemin de fer trancontinental canadien, pour voir que la distance sera plus courte en allant directement de Grand-Falls jusqu'à Moncton, pourvu que l'on puisse obtenir des déclivités satisfaisantes. Si l'on peut obtenir cela, le tracé de l'intérieur sera plus court et plus satisfaisant, mais ce pays était jusqu'à un certain point inconnu à cette époque. On a essayé plusieurs tracés entre Moncton et Grand-Falls. La même nécessité n'existait pas dans la vallée, parce que d'après la prétention des honorables députés qui préfèrent le tracé riverain, et je ne veux pas les quereller à ce sujet, c'est que l'on devait suivre la vallée, vu les rampes et pentes plus douces que l'on pouvait obtenir en suivant le cours de l'eau depuis Grand-Falls jusqu'à Fredericton. C'était un tracé tout fait. Il n'y avait pas de nécessité d'en chercher d'autre, parce que l'on n'en n'avait pas besoin d'autre. On n'avait qu'à suivre le cours du fleuve depuis Grand-Falls jusqu'à Fredericton, et il n'y avait pas la même nécessité de chercher à raccourcir la distance, comme lorsque l'on traverse un pays où il y a beaucoup d'espace de chaque côté du chemin proposé. Lorsque tout récemment on est venu auprès du Gouvernement donner des raisons en faveur du tracé riverain contre le tracé de l'intérieur, on s'est servi d'un autre argument qui, je crois, ne devrait pas avoir beaucoup de poids. On a prétendu que, bien que le tracé de l'intérieur ou tracé central, fut certainement de quelques milles plus court que celui du fleuve Saint-Jean, on y rencontrait cependant des rampes très fortes, et que l'on ne trouverait pas dans le tracé de la vallée. Ce dont je me plains, c'est que les ingénieurs ayant allongé le tracé central pour obtenir des déclivités satisfaisantes afin de satisfaire aux condi-

tions imposées par le Gouvernement et la commission du Transcontinental, on vienne encore faire ces deux objections: la longueur du tracé et les déclivités de la voie. Ces déclivités n'existent pas. On les a aplanies en alongeant le tracé central, mais ce tracé est encore beaucoup plus court que celui de la vallée.

Au sujet de la ville de Saint-Jean, je crois dire que lorsque cette question a été discutée autrefois, et lorsque l'on a commencé les explorations, j'ai vu, dans le " Herald " de Fredericton, un article très fort contre le tracé central, et dans lequel on demandait aux municipalités et aux comtés de protester énergiquement contre l'adoption de ce tracé et d'essayer à faire passer le chemin par la vallée. Je connaissais le rédacteur de ce journal depuis plusieurs années, et je lui ai écrit une lettre amicale. Je n'ai aucune objection à faire connaître la raison que j'ai invoquée pour lui faire comprendre qu'il se trompait. J'ai dit que si je demeurais à Fredericton je voterais des deux mains en faveur du tracé, pour la raison que, en suivant le tracé central, du moment que vous touchez au Canada Eastern, qui fait partie de l'Intercolonial, vous êtes en communication directe avec Fredericton, que vous atteignez par le Grand-Tronc-Pacifique. Par l'est ou par l'ouest, la distance a parcourir n'est pas plus grande que par le tracé de la rivière Saint-Jean ; vous laissez à Fredericton son chemin de fer actuel, et vous lui donnez en plus l'avantage d'avoir le nouveau Transcontinental. Par ce tracé vous développeriez un pays d'un importance considérable, et après tout ce que l'on en a dit de favorable comme pays agricole, vous auriez aussi un pays très propre à l'industrie forestière.

On a apporté contre ce tracé une objection qui, je crois, n'est pas très convaincante. On prétend que si le chemin de fer traverse ce district, on va détruire des forêts qui ont plus de valeur pour le Nouveau-Brunswick que la construction du chemin. Si cet argument vaut quelque chose, il faudrait changer le tracé du chemin depuis la côte du Pacifique jusqu'ici, parce que l'un des grands avantages que vont en retirer Ontario et Québec spécialement, et aussi la Colombie-Anglaise, est l'ouverture d'un pays nouveau, et parce que dans la Colombie-Anglaise, en une certaine mesure, mais principalement dans l'Ontario et Québec, la voie va passer à travers de grandes forêts. Si le chemin doit détruire le bois dans notre province il devra avoir le même effet dans les autres provinces, mais ce qui me rassure, c'est que les autres provinces ne voient pas la chose du même œil parce que jusqu'à présent Ontario et Québec ont accueilli avec joie la construction de ce chemin, car il va développer un pays dont l'établissement leur prendrait toutes leurs ressources. Je ne prétends pas que ce chemin soit un chemin de colonisation, je ne prétends pas non plus que son but soit d'ouvrir les provinces; mais je prétends que c'est un chemin que des besoins de transport ont fait naître. On acherché à résoudre ce problème au moyen d'un chemin de fer entièrement canadien ayant des déclivités et des courbes douces, et construit de façon à pouvoir transporter des marchandises au point de faire une concurrence heureuse au chemin de fer de Portland.

Je crois que les espérances que l'on a fondées sur ce projet seront réalisées en tout point. Il est vrai que ce chemin de fer, tout en ayant été construit dans un but de transport transcontinental, est en même temps un grand facteur dans le développement de très grands districts dans la province de la Colombie, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et spécialement l'Ontario et la province de Québec.

Il n'y a aucun doute que le pays à travers lequel passera le chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick en bénéficiera largement. Je ne veux pas entamer une longue discussion des vues des honorables députés qui ont parlé sur la question, et qui sont aussi sincères que moi dans leurs opinions, mais je dois faire connaître mon avis au sujet du tracé que l'on devrait choisir. Lorsque le bill du Transcontinental National a été soumis à cette Chambre pour la première fois, j'ai dit que je croyais possible d'obtenir un tracé satisfaisant à travers la partie du Nouveau-Brunswick que l'on supposait être montagneuse. Dans le fait, ce pays n'est pas du tout montagneux. Les études effectuées sous la direction de sir Sandford Fleming, lors de la construction de l'Intercolonial, ont souvent été rappelées dans cette Chambre, mais on doit se rappeler que ces explorations étaient faites grandement avec le désir de s'éloigner autant que possible de la frontière. Ces explorations partaient de Moncton et de différents points, se réunissaient presque toutes à la tête des rivières Tobique et Ristigouche, et allaient ensuite dans la direction de la Rivière-du-Loup et de Trois-Pistoles. Elles traversaient alors la ligne de partage des eaux dans la province. Tous ceux qui connaissent la province du Nouveau-Brunswick savent que les rivières Tobique, Miramichi, Ristigouche et Nepissiquit, bien que coulant dans des directions différentes, prennent toutes leurs sources à la ligne de partage dans le centre de la province, et la distance est très courte entre chaque rivière. Mais à l'époque des explorations que l'on faisait pour l'Intercolonial, feu M. Hartly, qui demeurait dans le comté de Carleton et représentait ce comté dans la législature du Nouveau-Brunswick, avait découvert un bon tracé au sud de ce territoire. Pendant la session au cours de laquelle nous discutions la construction du chemin de fer intercolonial, on l'envoya faire une inspection du pays, mais c'était chose décidée d'avance que le tracé Robinson serait adopté pour la construction du chemin de fer, et le fait est que l'on ne dési-

rait pas avoir de rapport favorable au tracé de l'intérieur. On offrait à cette époque le tracé de l'intérieur comme compromis entre les partisans du tracé du nord et ceux du tracé par la vallée de la rivière. Nous nous sommes unis en faveur du tracé de l'intérieur, et avons offert de l'accepter comme un compromis, et c'est pour cela que l'on a envoyé M. Hartly faire une étude du terrain. Mais du moment qu'il fit rapport qu'il était en voie de trouver un tracé favorable, on le rappela et les opérations ne furent pas continuées. Cependant, on a repris les explorations de ce tracé récemment, et il a été prouvé que l'on pouvait obtenir en le suivant un terrain sur lequel on pouvait construire un chemin de premier ordre, n'ayant ni déclivités ni courbes trop fortes. Je ne prétendrai pas parler au nom de la ville de Saint-Jean, en présence d'honorables députés qui sont plus capables que moi de discuter ce côté de la question, mais je me crois autorisé à dire que, suivant moi, la ville de Saint-Jean sera aussi bien servie si le tracé de l'intérieur est adopté, qu'elle le sera par le tracé riverain jusqu'à Fredericton et de là jusqu'à Chipman. Je suis convaincu que lorsque ce chemin sera construit, la ville de Saint-Jean aura autant qu'elle pourra faire d'expédier le trafic qui lui arrivera par ce tracé central. Quelle différence après tout cela peut faire à la ville de Saint-Jean que la route du fleuve ou la route de l'intérieur soit adoptée. Les avocats du tracé riverain veulent aller à Fredericton, et traverser ensuite à Chipman, mais supposons que la route de l'intérieur ou plutôt ce que j'appelle la route du centre soit choisie, elle atteindra Chipman pareillement, et conséquemment, Chipman est l'objectif de la ville de Saint-Jean dans les deux cas. Je ne vois pas en quoi une route est meilleure que l'autre si on ne considère seulement que les intérêts de la ville de Saint-Jean. Je ne veux pas contredire ce que nous ont dit les honorables députés d'York et de Carleton, mais j'espère que nous n'oublierons pas que le grand objet en vue dans le moment est de construire entièrement sur le territoire canadien un chemin de fer pour transporter le grain de l'Ouest canadien à un port canadien de l'Est.

J'ai appuyé avec plaisir le projet d'un transcontinental national, de même que j'ai appuyé la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, parce que l'expérience m'a convaincu qu'il ne pouvait y avoir de doute au monde sur le projet de notre dernier chemin de fer transcontinental. Mais je l'ai appuyé comme route entièrement canadienne. Mon appui n'a pas été guidé par des considérations locales, et je dis maintenant que nous ne devrions pas faire dévier le chemin d'un seul mille pour favoriser des intérêts locaux au détriment des intérêts plus grands que nous avons en vue. Je prétends que le chemin devrait être construit comme entreprise commerciale, et que nous devons lui donner les déclivités les plus douces et le tracé le plus direct possible, afin qu'il puisse soutenir avec succès la concurrence des voies américaines. J'ai confiance dans les commissaires qui sont nommés pour surveiller la construction de la division de l'Est. J'ai confiance dans l'ingénieur en chef qui a été choisi pour diriger les opérations du tracé. C'est pourquoi je suis prêt à accepter le rapport des ingénieurs à un point de vue scientifique, et j'espère que tous ceux qui ont à cœur les intérêts du Canada étudieront cette question avec l'intention de rendre justice.

M. STOCKTON (Saint-Jean) : Je ne crois pas être suffisamment au fait des points qui ont été soulevés dans cette discussion pour pouvoir parler bien longuement. Mon honorable ami (M. Costigan) a fait un très fort plaidoyer en faveur d'un tracé entièrement sur le sol canadien, mais je ne crois pas que ce soit le point en discussion dans le moment. Que le chemin de fer suive le tracé du centre ou celui de la rive, il sera toujours sur le sol canadien, et conséquemment, l'argument de l'honorable député, argument très bon à un point de vue patriotique, que le Transcontinental doit être entièrement sur le sol canadien, n'a pas son application dans cette discussion. J'ai écouté avec beaucoup d'attention mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), et j'ai été émerveillé de la facilité avec laquelle il allongeait et raccourcissait les distances, comme si les chemins de fer eussent été faits de caoutchouc. Cependant, ses conclusions étaient assez justes, et je crois qu'il a prouvé, comme l'a fait mon honorable ami du comté d'York (M. Croket) qu'au point de vue du succès commercial, le Gouvernement devrait adopter le tracé de la rive. Le discours de mon honorable ami (M. Carvell) m'a beaucoup intéressé, car je n'ai pas oublié que lorsqu'il s'est présenté comme candidat aux élections de 1904, il a beaucoup parlé de la construction du chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick, et il a virtuellement dit aux électeurs qu'il avait l'assurance du premier ministre que le chemin de fer serait construit dans la vallée du fleuve Saint-Jean. Mon honorable ami (M. Carvell), qui est assis auprès de moi, dit qu'il ne désire pas m'interrompre, mais je consens à ce qu'il le fasse.

M. CARVELL : Je regrette beaucoup d'être dans l'obligation de contredire mon honorable ami (M. Stockton), mais je n'ai jamais fait de déclarations semblables de ma vie, ni durant les élections de 1904.

M. STOCKTON : Je suis heureux d'entendre cela.

M. CARVELL: En 1904, j'ai pris la même attitude que j'ai prise ici la semaine dernière, savoir : que l'on devait faire une exploration sérieuse et franche des deux tracés, et que l'on devrait ensuite choisir celui qui offrira les meilleures facilités de transport.

M. STOCKTON : J'accepte sans réserve la déclaration de mon honorable ami (M. Carvell), mais il a dû certainement abuser jusqu'à un certain point de la crédulité du rédacteur du "Globe" de Saint-Jean, parce que pendant l'élection ce journal a entrepris de faire quelques corrections dans les déclarations du candidat libéral du comté de Carleton ; il a dit qu'il croyait que ces déclarations devaient être un peu obscures, et que probablement le premier ministre n'avait pas fait une déclaration aussi distincte que celle que lui attribuait mon honorable ami (M. Carvell) ; mais je m'accorde avec lui, quant au résultat. Je ne veux pas discuter la question longuement, mais l'assertion qu'a faite mon honorable ami, que quelqu'un n'avait pas été honnête dans la préparation du rapport des premières études, du moins c'est ce que j'ai cru comprendre à ses paroles, m'a beaucoup surpris. Qu'a dit mon honorable ami ? Voici ce que je trouve dans le hansard, et j'ai interprété ses paroles de la même manière. A la page 1514, en parlant des rapports, il a dit :

Je ne prétends pas que les rapports étaient malhonnêtes—je n'irai pas jusque-là, et je ne commenterai pas non plus ces rapports, parce que si je le faisais, je pourrais peut-être dire des choses désagréables pour quelqu'un—mais je dis qu'ils étaient très incomplets.

Quel est ce "quelqu'un" à l'adresse duquel mon honorable ami pourrait dire des choses désagréables, et quels sont ceux qui ont soumis des rapports malhonnêtes et des renseignements incomplets au Gouvernement ? Quelle est la personne responsable de ces renseignements incomplets et malhonnêtes ? Est-ce l'ingénieur en chef qui est un employé de l'administration ? Je crois qu'un membre du cabinet devrait se lever dans cette Chambre et répondre aux observations faites par mon honorable ami du comté de Carleton. Je dois dire qu'il existe dans le comté de mon honorable ami et dans tous les comtés le long du fleuve Saint-Jean, une croyance très forte que l'on a présenté un rapport qui n'était pas complet, qui n'était pas honnête et au sujet duquel on pouvait faire des observations désagréables pour quelqu'un. Je suis du même avis que mon honorable ami de Carleton à ce sujet, et lorsque ce dernier, ainsi que les sénateurs King et Thompson, ont insisté pour que l'on fasse une inspection honnête de la vallée du fleuve Saint-Jean, quel a été le résultat de cette inspection ? D'après la déclaration de mon honorable ami de Carleton et des deux sénateurs que j'ai nommés, bien que le rapport représentât qu'il y avait des rampes et des difficultés de construction à surmonter dans la vallée du fleuve Saint-Jean, des études honnêtement conduites firent voir que sur tout le parcours des 135 milles, on n'a pu trouver qu'une colline de 30 pieds de hauteur, à l'exception d'une autre à 25 milles plus loin que la ville de Woodstock. Je demande donc qui a fait ce rapport,



sous l'autorité et la direction de qui a-t-il été fait ? Qui a permis au Gouvernement de déclarer que le tracé de la rivière Saint-Jean offrait de grandes difficultés de construction ? Tout ce que je demande, c'est que l'on fasse honnêtement les études et que l'on soit franc aussi dans les renseignements que l'on donne au Gouvernement et à cette Chambre concernant le Transcontinental dans la province du Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami a dit, et je suppose qu'il dit la vérité, qu'il n'avait rien à dire particulièrement de la ville de Saint-Jean, mais que la ville et le comté de Saint-Jean ne méritaient pas beaucoup de considération ou de félicitations de la part des amis du Gouvernement. Mais, monsieur l'Orateur, la ville de Saint-Jean est située à l'embouchure de l'un des plus beaux fleuves du Canada. Ce n'est pas notre faute si la configuration de la province du Nouveau-Brunswick est ce qu'elle est ; nous ne sommes pas non plus responsables de ce fait que le fleuve Saint-Jean traverse des districts les plus fertiles de la province. C'est l'énergie, l'industrie et l'activité de la population qui ont créé une ville à l'embouchure de ce fleuve, et cette ville compte qu'on lui rendra justice dans la dépense des fonds publics. Je me considère honoré de représenter une division électorale aussi grande que celle de la ville et du comté de Saint-Jean, et parce que nous sommes indépendants et que nous envoyons pour nous représenter au Parlement les députés qui nous conviennent, et non pas un ministre, est-ce une raison pour que l'on nous punisse dans la distribution des deniers publics, ou que l'on ruine ou mette en danger un grand chemin de fer transcontinental ? La ville de Saint-Jean a été fondée par des personnes qui ont préféré abandonner leurs foyers dans la république voisine en 1783, pour venir vivre sous le drapeau britannique, et est-ce que leurs successeurs d'aujourd'hui seraient dignes de leurs ancêtre, s'ils consentaient à sacrifier leurs opinions et leur indépendance à la demande d'un ministre ou d'aucune organisation ou clique ? Je ne crois pas qu'aucun ministre oserait leur demander cela.

Tout ce que nous demandons aujourd'hui au Gouvernement, c'est justice. Nous avons un hâvre dans lequel on a dépensé plus d'un million de dollars dont la population de la ville de Saint-Jean a payé sa part, et pourquoi? Pour donner des facilités aux exportateurs, non pas seulement de la province du Nouveau-Brunswick, mais à ceux de tout le Canada, et leur permettre d'expédier les marchandises de l'Ouest sur les marchés du monde, et s'il y a véritablement un port dans le Canada qui mérite que le Gouvernement en fasse le port national, c'est bien le port de Saint-Jean. A ce sujet, je suis heureux de voir mon honorable ami, le ministre des Finances, de nouveau au milieu de nous ce soir. Je ne veux pas dire un seul mot contre le port d'Halifax,

le port de Montréal ou celui de Québec. Je crois qu'il serait dans l'intérêt du pays que ces quatre ports fussent nationalisés, et que le gouvernement se chargeat d'y faire les aménagements nécessaires pour le transport des produits du Canada, de l'ouest à l'est, et jusque sur les marchés du monde. Nous avons fait notre part, et parce que nous sommes dans l'opposition, il n'y a pas de raison pour que le Gouvernement nous traite avec injustice. Nous espérons bien ne pas être dans l'opposition bien longtemps, mais si un changement survenait, n'agirions-nous pas d'une manière indigne si nous punissions un autre endroit, parce qu'il serait assez indépendant pour envoyer au Parlement des représentants opposés au Gouvernement du jour, à la tête duquel sera mon honorable ami, le chef de l'opposition ? Cela ne serait pas agir en hommes d'Etat ; ce ne serait pas de la justice. Nous ne voulons pas de chemins de fer politiques dans la province du Nouveau-Brunswick. Nous voulons un chemin de fer commercial, un chemin qui suive le meilleur tracé possible dans la province, et qui servira le mieux les intérêts généraux du pays.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland, N.-B.) : Je n'ai pas eu, avant ce jour, comme mon honorable ami qui représente la partie nord du Nouveau-Brunswick, le plaisir de parler sur cette question devant cette Chambre, mais je l'ai traitée devant les électeurs de mon comté. Je me suis efforcé de démontrer à mes électeurs et de leur dire que le Gouvernement avait fait un marché des plus favorables dans les intérêts de tout le pays. Je leur ai dit que l'intention était de faire passer ce chemin de fer diagonalement à travers le centre de la province du Nouveau-Brunswick, puis de toucher au Canada Eastern, un peu à l'ouest de la ville de Bolestown. Dans un discours que j'ai prononcé devant les électeurs de cette ville, je leur ai dit qu'avant plusieurs années, nous entendrons ces mots : "En route pour Québec ou la côte du Pacifique." Bien que l'on prouvait alors très clairement que ce tracé donnait la route la plus courte et la plus réalisable pour un chemin de fer entièrement sur le sol canadien, cependant, la presse conservatrice de notre province ne cessait de répéter que nous faisions don à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, d'un chemin de fer qui allait coûter au pays $150,000,000, et ces journaux nous disaient que puisque nous payions 90 pour 100 du coût du chemin, nous ferions mieux de payer les autres 10 pour 100 et d'exploiter le chemin nous-mêmes.

M. DANIEL : Rester maîtres du chemin, non pas nécessairement l'exploiter.

M. LOGGIE : Mon honorable ami de Saint-Jean dit que rester maîtres du chemin ne veut pas dire nécessairemnt l'exploiter. Je voudrais demander à mon honorable ami si nous ne sommes pas aujourd'hui les maîtres du chemin ?

M. LENNOX : Vous n'en gouvernez pas beaucoup les dépenses.

Une voix : C'est une quantité inconnue.

M. LOGGIE : C'est dans le contrat, quantité inconnue tant qu'elle n'est pas déterminée, mais jusqu'à présent on ne peut certainement pas dire que les conceptions les plus favorables qui ont pu être faites dans la province n'ont pas été réalisées. On nous a dit que l'objet du chemin était de développer le pays du Pacifique à l'Atlantique, et que ce chemin est un tronçon de la ligne principale qui doit ouvrir le pays de l'Atlantique au Pacifique pour recevoir le commerce de l'Orient et l'amener dans les provinces de l'est du Canada, de même que faire les transport du blé de nos riches prairies de l'Ouest, mais à mon point de vue, le développement de notre pays est tout aussi important que la question des transports, et lorsque nous nous décidons à dépenser de l'argent pour aider aux transports, il est certainement de notre devoir de veiller à ce que l'argent soit dépensé dans les endroits où il en résultera un développement du pays. Nous allons dépenser des sommes considérables pour venir en aide à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et pour construire nous-mêmes une partie du chemin de fer.

Nous dépensons aujourd'hui l'argent dans les endroits qui ne sont pas encore colonisés, et en agissant ainsi, nous travaillons certainement dans les intérêts du pays, parce qu'il en résultera une augmentation de la population dans ces districts, et les cultivateurs pourront transporter leurs grains avec avantage sur le marché. En présence de l'augmentation dans le nombre d'immigrants qui nous viennent présentement au pays en flots pressés, nos honorables amis de la gauche, j'en suis sûr, ne diront pas que nous avons commencé cette entreprise trop tôt, et ils admettent qu'il n'était pas dans l'intérêt du pays de retarder à commencer les travaux, ainsi qu'ils le demandaient alors. Je crois que les entreprises qui ont été accordées récemment confirment toutes les espérances du Gouvernement. Je crois que ces entreprises ont été accordées à un prix moindre que celui estimé par les ingénieurs.

J'ai parlé du développement qui aura lieu probablement, entre la côte du Pacifique et la frontière sud de la province de Québec. En partant de la province de Québec nous suivons la frontière de l'état du Maine jusqu'à Grand-Falls, et à partir de cet endroit il y a deux tracés, un qui suit le fleuve Saint-Jean, et l'autre qui va en ligne droite à Chipman. C'est le tracé de l'intérieur. En suivant le tracé de Grand-Falls à Chipman, vous traversez un pays qui est susceptible de grands développements. Si l'on examine le rapport provisoire des commissaires, on y trouve que les ingénieurs dé-

clarent que les terres qu'ils ont explorées sont des terres arables, qu'il y a des terres bien boisées jusqu'à quinze milles de distance de chaque côté du tracé ; il mentionne d'une façon particulière des merisiers d'une grosseur plus qu'ordinaire. Nous avons dans la ville de New-Castle, une maison qui manufacture des chaises en merisier pour le marché européen, et si le chemin passe à travers ce pays bien boisé, où l'on trouve le bois qui convient pour la fabrication des meubles destinés à l'exportation, cela donnera sûrement une impulsion à l'établissement de manufactures dans le district, et de plus ces manufactures se trouvant sur la ligne principale du chemin de fer, pourront obtenir des transports à bon marché jusqu'à la mer. Voilà les raisons pour lesquelles je crois que le chemin devrait passer dans cette partie du pays plutôt que dans la vallée du fleuve Saint-Jean qui est déjà colonisée et qui n'a pas les terres boisées dont je parle. Le point important est qu'il est possible de construire par le tracé du centre un chemin de fer ayant les déclivités et les courbes convenables. Si l'on ne savait pas que la chose est possible, s'il y avait des doutes comme il y a deux ou trois ans lorsque le bill a été soumis à la Chambre, la situation pourrait être différente, mais ce rapport des ingénieurs confirme ce qui a déjà été dit, à savoir que non seulement il est possible d'avoir des rampes de 4-10 allant vers l'est et de 6-10 allant à l'ouest, mais que ces rampes ont été trouvées.

Conséquemment, si le tracé de l'intérieur de Grand-Falls à Chipman est plus direct, et s'il traverse un pays susceptible de développements et qui n'a pas aujourd'hui de chemin de fer, n'est-il pas du devoir du Gouvernement de voir à ce que cette partie du grand chemin de fer transcontinental soit construite à travers ce pays qui est susceptible de développements, qui possède des ressources, mais n'a pas de chemins de fer. Je crois que le devoir du Gouvernement est tout tracé dans ce cas-ci. Le rapport de la commission du chemin de fer est certainement très favorable au tracé de l'intérieur. Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Stockton) me demande de quel rapport je parle. Je parle du rapport provisoire de la commission. Mon honorable ami me dit que l'honorable député de Carleton a déclaré que ce rapport ne pouvait servir. Je ne vois pas comment l'honorable député de Carleton (M. Carvell), ou l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton), puisse changer la géographie du pays à travers lequel le tracé de l'intérieur a été fait.

J'affirme que les rampes stipulées dans le contrat ont été relevées le long de cette route, qui a l'avantage de traverser une contrée susceptible d'un grand développement et de nous fournir la voie la plus directe. Cette route se recommande donc fortement à l'attention du ministre.

M. LOGGIE.

Je voudrais également dire un mot des frais de remorquage le long de la route centrale en comparaison de ceux le long du tronçon de l'Intercolonial qui relie Québec à Moncton. Je me fonde sur les chiffres contenus dans le rapport de M. Butler, à ce moment aide-ingénieur de la commission et devenu depuis sous-ministre. Il fait une comparaison entre les frais de remorquage de dix trains au complet le long des rampes douces stipulées dans le contrat pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique et les frais de remorquage du même volume de marchandises le long des rampes du chemin de fer intercolonial. Il en résulterait, d'après M. Butler, en faveur du chemin de fer transcontinental, si on lui fait suivre les rampes douces du tracé central ou de l'intérieur, une réduction dans les frais d'exploitation de $2,157,544.52, laquelle somme, capitalisée à 3 pour 100,—taux d'intérêt que le Grand-Tronc-Pacifique s'est engagé à payer,—donne la somme fabuleuse de $40,453,959 ; tandis que le prix de construction du tronçon de Québec à Moncton sera d'à peu près $16,000,000, sur laquelle somme le Grand-Tronc-Pacifique devrait payer l'intérêt au taux de 3 pour 100, soit une dépense annuelle de $480,000. On voit donc que moyennant une dépense annuelle de $480,000 comme intérêt ou loyer, la compagnie est mise à même d'économiser $2,157,544.52 sur les frais de remorquage de dix trains au complet qui feraient le voyage quotidiennement entre le pont de Québec et Moncton. Et pourtant la presse conservatrice déclare que le chemin ne sera pas construit à travers le Nouveau-Brunswick et d'autres expriment l'avis qu'il faudrait se servir de la voie de l'Intercolonial.

M. DANIEL : Quel est le journal conservateur du Nouveau-Brunswick qui déclare que le Transcontinental ne sera pas construit à travers cette province ?

M. LOGGIE : Que l'honorable député se reporte aux liasses des journaux de Saint-Jean parus au cours de la dernière élection fédérale de 1904: il constatera que le " Telegraph ", de Saint-Jean, a fait circuler cette déclaration d'une extrémité à l'autre de la province. J'ai dit quelle serait à mon avis l'économie réalisée annuellement par le Grand-Tronc-Pacifique en utilisant le tracé de l'intérieur plutôt qu'aucune autre voie de la même longueur ayant les rampes de l'Intercolonial ; et si l'on considère combien il est important de réduire les frais de transport entre les riches champs de blé de l'Ouest et le littoral maritime, si l'on considère qu'il est possible de remorquer le blé destiné à l'exportation entièrement par voie ferrée jusqu'aux ports de mer en concurrence avec la voie d'eau et la voie ferrée combinées, on ne saurait hésiter à dire lequel de ces tracés doit avoir la préférence. Au reste, il est facile de se rendre compte que ce transport entièrement par voie ferrée

peut s'effectuer dans de bonnes conditions, si l'on s'assure tout le long du parcours les rampes stipulées dans le contrat. Par exemple, le prix du transport par tonne de Moncton à Québec est de 73 cents sur l'Intercolonial tandis qu'il ne serait que de 43 cents sur le Grand-Tronc-Pacifique, étant données les rampes douces que l'on aurait le long du tracé de l'intérieur du Nouveau-Brunswick. Ainsi donc les frais de transport des marchandises sur ce parcours du Grand-Tronc-Pacifique seraient de 75 pour 100 moins élevés qu'en suivant la route de l'Intercolonial ; et de la même manière les frais de transport des voyageurs seraient moins élevés sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique. Je vous réfère à ce sujet à la page 77 du rapport des commissaires.

Un mot maintenant des avantages de la route de l'intérieur en comparaison de la route riveraine. La lettre de l'ingénieur du département, en date, je pense, du mois d'avril 1905, fait voir que les avantages assurés par la route de l'intérieur se chiffrent dans les $3,896,252.75. L'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) affirme que ce tracé serait, d'après le rapport, entièrement en pays montagneux. Je n'ai rien lu à cet effet dans le rapport. Il pourra peut-être me dire où il l'a vu. Mais laissez-moi vous faire part de ce que dit ce document, car je l'ai ici. Voici ce que déclare l'ingénieur en chef :

Si l'on compare les deux routes, celle qui suit la rivière Saint-Jean coûtera $1,500,000 de plus que la route centrale.

Cette différence s'explique en partie par la nécessité où l'on serait de construire deux ponts très grands et dispendieux sur le fleuve Saint-Jean. L'ingénieur calcule, en outre, que la distance est de 17 à 28 milles plus grande, et il démontre qu'en se dispensant d'exploiter cette longueur de parcours on réaliserait une économie de $95,-850.11 par année laquelle somme capitalisée à 4 pour 100 représente $2,396,252.75, auquel montant il faut ajouter $1,500,000 excédent du prix de revient de cette voie du fleuve Saint-Jean par rapport à celle de l'intérieur. Le pays réalisera donc une économie de cette manière ; et puisqu'on craint que le Grand-Tronc-Pacifique ne puisse remplir ses obligations, cette circonstance lui viendrait en aide, car il se trouverait à pouvoir économiser annuellement sous forme d'intérêt et de frais d'exploitation, une somme égale à l'intérêt sur $3,896,000. Sa position financière étant améliorée dans la mesure où il aurait utilisé la voie de l'intérieur, il pourrait ainsi plus facilement mener à bien son entreprise.

Que dit encore la lettre ? Elle dit que le tracé de l'intérieur donne accès à un pays neuf bien adapté à la colonisation et dépourvu pour le moment de moyens de transport. On y trouve encore ceci :

La voie riveraine est déjà desservie par des chemins de fer et sera tout probablement reliée au chemin de fer trancontinental par de nombreux embranchements.

Il préconise ensuite nettement l'adoption de la route de l'intérieur, avec une pente de quatre dixièmes équivalent à 12:1 pieds par mille, et s'élevant vers l'Est jusqu'à six dixièmes, soit 31:6 pieds par mille. L'honorable député de Saint-Jean nous parle d'un relevé honnêtement fait; je lui demanderai s'il est possible d'en avoir un qui le soit davantage.

M. STOCKTON : L'honorable député se trompe, ce n'est pas ce que j'ai dit. C'est le député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) qui a demandé que le relevé soit honnêtement fait.

M. LOGGIE : Il est possible que ma mémoire ne soit pas aussi bonne que celle de l'honorable député; mais j'étais persuadé que non seulement il s'était exprimé dans ce sens, mais qu'il avait insisté pour que le relevé soit honnêtement fait.

M. STOCKTON : C'est assurément ce que je désire.

M. LOGGIE : Alors pourquoi l'honorable député déclare-t-il qu'il ne l'a pas dit ? C'est là toute ma prétention.

M. STOCKTON : C'est une question que vous aurez à débattre avec le député de Carleton, N.-B.

M. LOGGIE : Je m'en vais lire maintenant ce que dit à ce sujet le rapport de la commission des chemins de fer :

La règle dans le passé a été de mettre devant le public tous les renseignements en notre possession, d'une manière impartiale, et nous nous proposons de suivre à l'avenir la même ligne de conduite, sans favoriser personne, tous les concurrents se trouvant placés exactement sur le même pied vis-à-vis du département et de la commission.

Il n'est guère juste de supposer que le relevé ait été malhonnêtement fait. Si les rampes n'étaient pas telles qu'on prétend les avoir trouvées le long de ce tracé de l'intérieur, elles ne seraient pas, soyons en sûrs, aussi nettement indiquées dans ce rapport. Or, si les pentes sont telles qu'on le dit, si le chemin peut être établi en suivant ce tracé, si cette voie est la plus directe, si elle donne accès à un pays inexploité, si elle répond à la promesse qu'on a faite en 1904 de choisir le chemin le plus direct pourvu que les pentes fussent acceptables, alors je dis que la question se trouve dès ce moment réglée. Les avantages que j'ai signalés me paraissent bien exister en réalité, et le Grand-Tronc-Pacifique nous donne l'assurance qu'il sera en mesure de mettre son plan à exécution. Or, qu'est-ce qu'on entend proclamer? On crie sur les toits que le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra jamais solder les intérêts. Et que faire alors ? N'avons nous pas tout lieu de croire qu'il sera parfaitement en mesure de solder l'intérêt au moyen de l'écono-

mie réalisée par l'utilisation d'une voie ayant des rampes en question ? Voici une autre raison qui doit nous engager à choisir la route de l'intérieur de préférence à la voie riveraine : Lorsque celle-ci atteint Grand-Falls, point commun aux deux, elle se met à longer le fleuve Saint-Jean, parallèlement au chemin de fer Canadien du Pacifique sur un parcours de 70 milles, ce dernier chemin de fer occupant une rive, et l'autre, la rive opposée, éloignés l'un de l'autre de la distance d'à peu près un jet de pierre. On voit donc que le trafic que recueillera le Transcontinental sur ce parcours sera enlevé au Canadien du Pacifique. En établissant à cet endroit le tracé du Transcontinental nous lui faisons traverser un territoire déjà desservi par un chemin de fer, et nous laissons de côté un territoire dépourvu de moyens de transport et qui ne saurait compter en avoir de sitôt, à moins d'être traversé par une ligne de grand parcours comme celle-ci. Il se peut que dans un avenir très rapproché, il se construise une autre ligne transcontinentale; et dans ce cas cette route pourra être suivie, si vous ne l'adoptez pas maintenant, si vous choisissez de préférence la voie du fleuve Saint-Jean. Une fois arrivés à Woodstock nous avons le chemin de fer Canadien du Pacifique occupant les deux rives. Cette seconde voie, je le reconnais, est un peu loin dans l'intérieur.

M. CARVELL : A trente milles.

M. LOGGIE : A trente milles en certains endroits, j'imagine.

Je félicite l'honorable député de Carleton, N.-B., du très habile discours qu'il a prononcé l'autre soir. Je suis bien persuadé que c'est à 30 milles que se trouve le point le plus éloigné. L'honorable député voudra-t-il dire quelle est la distance qui sépare les deux chemins de fer au point où ils se rapprochent le plus l'un de l'autre ? Je ne saurais le dire pour ma part, mais elle ne doit pas être de trente milles.

M. CARVELL : Elle est de vingt-cinq milles.

M. LOGGIE : Allons, c'est un peu mieux. J'aimerais à ajouter que de Woodstock à Fredericton il existe également des moyens de communication par eau durant une certaine période de l'année, au printemps et à l'automne.

M. CARVELL : La période n'a été que de quinze jours l'année dernière.

M. LOGGIE : Il est probable alors qu'on a beaucoup souffert de sécheresse dans ce coin de l'univers. Quoiqu'il en soit, il existe actuellement une voie ferrée sur un parcours de 70 milles, à la distance d'un jet de pierre de la route que l'on veut faire suivre au Grand-Tronc-Pacifique; et à partir de Woodstock jusqu'à Fredericton il existe deux lignes de chemins de fer et une voie navigable susceptible d'utilisation durant une période plus ou moins longue. Ce pays est entièrement colonisé, tout le bois en a été enlevé, tandis que le pays, le long de la route de l'intérieur est tout en forêt et renferme une grande quantité de merisiers. Or, ceux qui connaissent ce bois savent qu'il est lourd et qu'on ne saurait le flotter sur les rivières, parce qu'il se remplirait d'eau et irait au fond. Ce pays ne saurait donc être exploité que par le moyen des chemins de fer ; et comme il renferme de grande quantités de merisiers et autres bois utilisables dans l'ébénisterie, on en pourrait tirer de cette manière beaucoup de bois qui trouverait un débouché en Europe.

Ainsi, monsieur l'Orateur, tout semble indiquer l'à-propos pour le Gouvernement de choisir la voie de l'intérieur comme étant la plus courte et la plus directe et celle qui a les rampes et les courbes les plus favorables au point de vue de l'économie des transports. Cette route de l'intérieur ne traverse pas mon comté, bien qu'elle longe sa frontière. Mais s'il m'importe peu personnellement quel parti on va prendre, dans l'intérêt de mes commettants et de la province du Nouveau-Brunswick, je tiens à ce qu'on nous assure les voies de transport partout où ces voies sont indispensables à l'exploitation des terres agricoles et des forêts. Je trouve très sensée l'observation faite ce soir même par l'honorable député de Victoria, Nouveau-Brunswick (M. Costigan) ; et nos amis de Saint-Jean ne devraient pas perdre de vue que la route en question se raccorde avec l'Intercolonial à l'ouest de Boiestown et les amène par un circuit de 40 milles à Fredericton. On pourra obtenir, j'imagine, la concession d'un droit de circulation sur la voie du chemin de fer canadien du Pacifique ; et en outre, il existe une autre voie de communication sur Saint-Jean par la ligne du Canadien du Pacifique longeant le côté ouest du port. Par sa situation géographique, la ville de Saint-Jean a l'avantage sur tout autre port du Dominion durant l'hiver en ce qui est du gros trafic. Je ne voudrais rien faire qui fût de nature à entraver la prospérité d'aucun des grands ports d'hiver de notre pays. Je suis bien disposé à approuver tout ce qu'on dit en faveur de Saint-Jean et a en faire un port franc. De tous les ports qui ont été mentionnés, Saint-Jean est celui qui mérite d'être considéré le premier. Québec et Montréal sont plus loin dans l'intérieur et ne souffrent pas autant de la concurrence. Mais en ce qui regarde le transport des grains, Saint-Jean doit lutter contre la concurrence de Portland, New-York et Boston, et je suis d'avis que tout ce que le Gouvernement voudra faire pour venir en aide au port de Saint-Jean mérite notre approbation.

M. G. W. FOWLER (King, N.-B.) : La question en délibération ne devrait pas, à mon avis, être envisagée au point de vue des intérêts d'un parti ; la politique de parti n'a rien à y voir. La question, au point de vue de la politique de parti a été réglée lors

de l'élection de 1904. Nous, membres de l'opposition, nous ne voulions pas que cette division du Grand-Tronc-Pacifique connue sous le nom de tronçon de Québec fut construite. Nous pensions que le chemin de fer Intercolonial pourrait être amélioré de manière à nous dispenser de construire une nouvelle ligne reliant Québec au littoral de l'Atlantique. Mais le parti du Gouvernement ne fut pas de cette opinion, et les électeurs, lors du scrutin, ont approuvé l'attitude du ministère sur cette question.

Il reste maintenant à décider quelle est la meilleure route à suivre. Nous sommes tenus de construire cette nouvelle ligne du Grand-Tronc-Pacifique depuis Québec jusqu'à l'Atlantique, et la Chambre n'a plus qu'à décider par où cette nouvelle ligne devra passer. Nous devons mettre de côté toute préoccupation de parti et nous efforcer de fixer la route qui donne les meilleures résultats au point de vue du commerce. Ce n'est aucunement là, si j'y vois clair, un chemin de colonisation. L'honorable député préopinant s'est prononcé fortement en faveur de ce qu'on appelle la route centrale ou de l'intérieur, et il s'est efforcé de prouver qu'elle serait avantageuse en ce qu'elle ouvrirait à la colonisation toute une région inoccupée. Pour ma part, je suis entièrement opposé à l'adoption du tracé qu'il préconise ; je crois que nous devrions adopter la voie de la vallée. Le Nouveau-Brunswick n'est pas également fertile dans toutes ses parties. Les terres les plus riches sont situées le long des rivières ; et le long de cette route centrale ou de l'intérieur, les terres sont impropres à la culture. C'est une région qui a de la valeur aujourd'hui en raison des immenses forêts dont elle est recouverte ; mais ces forêts ne tarderont pas à disparaître si on y fait passer un chemin de fer. Ce serait là une perte très sérieuse pour la province du Nouveau-Brunswick, qui serait ainsi privée d'une source importante de revenu. L'honorable député préopinant, loin d'être guidé par le principe que je viens d'énoncer, a cru devoir faire de cette question une question de parti. Il a déclaré que les prévisions les plus optimistes des promoteurs de cette entreprise s'étaient réalisées. Qu'a-t-il donc voulu dire ? Faisait-il allusion à l'exposé de la question que nous a fait le très honorable premier ministre ou à celui que nous a fait le ministre des Finances et dans lequel il a déclaré que la construction de ce chemin ne coûterait pas plus que $13,000,000. Récemment, nous avons conclu un marché avec le plus bas soumissionnaire, pour la construction d'un sixième seulement du parcours entier, au prix de $19,000,000. Est-ce à cela que faisait allusion l'honorable député de Northumberland (M. Loggie) quand il a dit que les prévisions les plus optimistes des promoteurs de l'entreprise se trouvaient réalisées ? Ou bien faisait-il allusion à la déclaration du très honorable premier ministre qui a prétendu qu'en adoptant le tracé central nous abrégerions le trajet de 140 milles ? Or, nous ne voyons pas le rapport même de ces ingénieurs qu'il louange si hautement,—et son opinion n'est pas celle de l'honorable député de Carleton ni, qu'il me permette de le dire, de la grande majorité des habitants du Nouveau-Brunswick,—que cette route sera d'à peu près 21 milles plus longue que celle tant vilipendée de l'Intercolonial. Est-ce là une autre de ces prévisions optimistes qui aurait été réalisée, si nous en croyons l'honorable député ? Il a attaqué d'une manière générale la presse conservatrice sans mentionner aucun journal en particulier. Puis, sommé de s'expliquer, il a déclaré qu'il avait lu ces articles dans le " Telegraph ". Je prierai l'honorable député ou tout autre membre de la droite de nous dire depuis quand le "Telegraph" est devenu un journal conservateur ?

M. LOGGIE : Lors de la dernière élection.

M. FOWLER : Quiconque est au fait des circonstances sait qu'il n'en est rien. Il avait été pendant des années un organe du parti libéral ; mais peu de temps avant la dernière élection, il se déclara indépendant, et il est toujours resté tel depuis.

Un honorable DEPUTE : Oh ! oh !

M. FOWLER : Que l'honorable député rie à son aise; il est facile de voir qu'il rit jaune. En ce qui regarde le parallélisme de cette voie et de celle du Canadien du Pacifique dans la vallée du fleuve Saint-Jean ce ne doit pas être, j'imagine, un grand sujet d'inquiétude pour les membres de la droite, car ils ont établi ce même Grand-Tronc-Pacifique, sur une très grande distance, parallèlement à l'Intercolonial, chemin de fer qui est la propriété du peuple canadien. Et pourtant après avoir hardiment commis cette faute, ils hésitent à la répéter, mais cette fois au détriment d'une compagnie de particuliers, d'un chemin de fer qui ne relève pas de l'Etat.

M. LOGGIE : Quelle est la partie de l'Intercolonial qui se trouvera à faire double emploi avec cette nouvelle ligne ?

M. FOWLER : Une partie très considérable. C'est là un grave sujet de préoccupation pour les habitants du Nouveau-Brunswick, et pour faire voir quel est le sentiment populaire à cet égard, je dirai que des treize députés de la province du Nouveau-Brunswick, il en est onze qui sont en faveur de la route de la vallée ; un est en faveur de la route centrale ; et un, suivant son habitude, hésite entre les deux. Je vois là un indice, et un indice très net de l'opinion populaire sur cette question. En ce qui regarde mes commettants, il leur importe fort peu laquelle de ces routes est adoptée. Dans un cas comme dans l'autre, le chemin de fer se rendra à Chipman, et de là traversera le comté de King, une partie de la circonscription que j'ai l'honneur de repré-

senter, pour aller aboutir à Saint-Jean. Je traite donc la question sans parti-pris, sans partisannerie aucune, sans préjugé aucun. J'expose ce qu'il faudrait faire suivant moi dans l'intérêt de la province en général, dans l'intérêt du pays, dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique si l'on veut qu'il devienne la grande artère commerciale que l'on rêve. Mais il est une circonstance suspecte dans toute cette affaire, et la voici : les entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique sont des hommes d'intelligence, sont des habiles, sont des administrateurs de chemin de fer qui n'ignorent pas ce qui est de nature à avancer leurs affaires et à assurer la prospérité de leur chemin. S'ils désiraient sincèrement écouler les produits de l'Ouest par cette voie, s'ils se proposaient réellement d'effectuer le transport de ces produits à travers le Canada et développer par ce moyen les ports canadiens ces messieurs, semble-t-il, s'élèveraient contre le projet de la route centrale, et avec une telle énergie que le Gouvernement n'oserait l'adopter. Mais que voit-on? Ces messieurs se réjouissent de ce qu'on prend le mauvais chemin, un chemin le long duquel on ne pourra obtenir les rampes nécessaires pour assurer le succès financier de l'entreprise ; et ce sera, sans doute, pour eux un prétexte pour transporter les produits de l'Ouest à Portland, par la voie du Grand-Tronc, précisément ce qu'ils désirent faire. Par suite, les ports canadiens seront privés de l'avantage qui résulterait pour eux de la manutention de ces produits de l'Ouest en route pour les pays européens. C'est là le point de vue auquel je me place, et je dis que c'est une question de très grande importance, non seulement pour la province du Nouveau-Brunswick mais pour ce trans-canadien. J'espère donc que le Gouvernement finira par fixer son choix sur la route de la vallée du fleuve Saint-Jean.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean) : Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de fatiguer la Chambre par un exposé technique de la question ou de lui présenter de longs tableaux comparatifs des distances ou autres choses de cette nature. Je me bornerai à faire une ou deux observations que les honorables députés les plus directement intéressés à la question trouveront sans doute très pratiques. Je pense que mon honorable ami d'York, N.-B., (M. Crocket) mérite assurément des félicitations pour le soin et l'habileté qu'il a déployés en présentant cette question à l'assemblée. L'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) a corroboré dans une grande mesure les assertions de l'honorable député d'York et particulièrement le jugement que celui-ci a porté sur le compte des arpenteurs envoyés pour faire le relevé de la voie de Québec à Moncton et qui, d'après lui, auraient donné beaucoup moins d'attention à la route de la vallée du fleuve Saint-Jean qu'à la route centrale ou intérieure. L'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) a paru surpris de ce que l'honorable député d'York, N.-B. (M. Crocket) ait pris sur lui, comme il l'a dit, de proposer l'adoption d'une voie longeant la vallée du fleuve Saint-Jean jusqu'au port de mer qui se trouve à l'embouchure de ce fleuve. L'honorable député (M. Carvell) s'est écrié : Le contrat est signé, l'engagement est pris, la loi est décrétée, le chemin de fer doit se rendre à Moncton ; et dès lors, à quoi bon proposer de lui faire prendre le chemin de la vallée jusqu'au port de Saint-Jean? Or, monsieur l'Orateur, je prétends qu'on ne règle pas la question en construisant le chemin de fer jusqu'à Moncton. Si l'on veut atteindre le but visé par le bill et exprimé dans son préambule, l'argument de l'honorable député (M. Carvell) n'a plus sa raison d'être. Car si vous construisez la ligne jusqu'à Moncton vous ne vous conformez pas à la déclaration contenue dans le préambule.

Considérant que, par suite de l'accroissement de la population et du rapide développement de la production et du commerce au Canada, et particulièrement de la partie occidentale de ce pays, et afin d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation, tant dans les provinces de l'Est que dans l'Ouest et de mettre des moyens de transport au service de ces nouvelles régions, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national destiné à servir de grande artère de communication à travers le Canada, d'un océan à l'autre et exclusivement en territoire canadien.

M. FIELDING : Lisez plus loin ; le préambule mentionne particulièrement Moncton. L'honorable député n'en a lu qu'une partie.

M. DANIEL : Le contrat déclare que le chemin se rendra à Moncton.

M. FIELDING : Le préambule dit nettement que le point terminus est Moncton.

M. DANIEL : Je ne prétends pas que Moncton n'est point le point terminus dans le contrat ; ce que je dis c'est qu'en faisant de Moncton le point terminus vous ne remplissez pas la fin de la loi telle que l'indique son préambule.

M. FIELDING : Le préambule déclare que la ligne se rendra à Moncton.

M. DANIEL : Le préambule déclare que le chemin s'étendra d'un océan à l'autre.

M. FIELDING : Il déclare qu'il s'étendra de Moncton au Pacifique.

M. DANIEL : Le texte que j'ai sous les yeux déclare que le chemin de fer s'étendra d'un océan à l'autre.

M. FIELDING : Si vous lisez un peu plus loin vous verrez qu'il est dit en toutes lettres que le chemin ira " de la ville de Moncton dans le Nouveau-Brunswick à la ville de Winnipeg ".

M. LOGGIE : Mais avant cela il est dit d'un océan à l'autre.

M. FOWLER : Moncton n'est pas situé sur le bord de la mer.

M. FIELDING : Moncton est particulièrement désigné dans le préambule.

M. DANIEL : Je m'en vais lire le reste du préambule :

Et considérant qu'il a été passé un contrat en date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois entre Sa Majesté le roi, d'une part, et sir Charles Rivers Wilson, Grand'Croix de l'ordre des SS. Michel et Georges, compagnon du Bain, et autres représentants à ce traité la Grand Trunk Pacific Railway Company, compagnie constituée en corporation par un acte du parlement du Canada rendu en sa présente session, et agissant au nom de ladite compagnie, d'autre part, pourvoyant ledit contrat à la construction et au service d'un pareil chemin de fer, et considérant qu'il y a intérêt à ce que le Parlement ratifie ledit contrat et autorise la construction de la manière ci-après déterminée de la division de l'Est dudit chemin de fer entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba : A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada décrète :

Je le répète, en faisant aboutir ce chemin à Moncton, on n'atteint pas le but indiqué dans le préambule du bill, qui est la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre, car aucun effort d'imagination ne saurait faire de Moncton un port maritime.

M. TAYLOR : Non plus que de Winnipeg.

M. DANIEL : On ne prétend pas que Winnipeg le soit.

M. LENNOX : Le ministre des Finances s'est efforcé de nous le prouver.

M. DANIEL : L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a mis cette circonstance très nettement en relief quand il a dit :

Je regrette que dans la discussion qui s'est faite ce soir et aussi dans les articles de journaux on ait indiqué comme points extrêmes de cette voie ferrée Québec et Moncton, tandis que, suivant moi, les points extrêmes devraient être Québec et le littoral maritime, quel que soit l'endroit.

L'honorable député (M. Carvell) a raison de dire que la ligne devrait aller d'un océan à l'autre, et non pas aboutir dans les terres. Les entreprises de chemins de fer sont, si je ne me trompe, des entreprises financières; et, peu importe que ce nouveau chemin de fer suive le bord du fleuve ou suive la route centrale jusqu'à Moncton, il va assurément enlever au seul port canadien susceptible de devenir un centre d'exportation en hiver toute chance de se développer dans ce sens. Rappelez-vous que notre concurrent n'est pas Halifax, ni aucun autre port de la Nouvelle-Ecosse ; notre concurrent, c'est Portland, dans l'état du Maine. L'honorable député (M. Carvell) nous dit que la route la plus directe de Québec à Saint-Jean est longue de 475 milles tandis que de Québec à Portland elle n'est longue que de 317 milles. Mais il a fait remarquer que les rampes de Québec à Portland sont de 1 pour 100, et qu'il faudrait ajouter 83 milles aux 317 pour avoir l'équivalent d'une pente de quatre dixièmes comme celle que l'on veut avoir sur le nouveau chemin de fer transcontinental. La distance serait donc comme de 400 milles entre Québec et Portland en comparaison de 475 entre Québec et Saint-Jean ; et 75 milles de plus ajoutés à un chemin de fer transcontinental ne seraient pas une objection insurmontable. Je ferai observer que de Québec à Moncton la distance par la route la plus courte indiquée dans le rapport de M. Lumsden est de 514 milles. Maintenant, supposons qu'il nous faille transporter ces marchandises à Halifax, la chaîne montagneuse de Cobequid devra être franchie. La distance de Québec à Moncton est de 514 milles ; ajoutez à cela le passage des montagnes pour atteindre Halifax à 189 milles de distance, soit un total de 703 milles de Québec à Halifax. Mais pour franchir la chaîne de Cobequid sur l'Intercolonial, la pente est réellement de plus de 2 pour 100. Je prierai l'honorable député (M Carvell) de faire ce calcul. Si 83 mille sur 317 sont l'équivalent de la réduction d'une pente d'un pour cent à une pente de quatre dixièmes pour cent combien faudra-t-il de milles pour représenter l'équivalent d'une pente de plus de 2 pour 100, au lieu de quatre dixièmes, sur un parcours de 189 milles ?

Je constate qu'il faudra environ 100 milles, de sorte que d'après les calculs de l'honorable député (M. Carvell), pour obtenir la véritable distance à franchir entre Québec et Halifax, il faut prendre pour base les chiffres suivants :

| | Milles. |
|---|---|
| De Québec à Portland.. .. .. .. .. | 400 |
| De Québec à Saint-Jean.. .. .. .. .. | 475 |
| De Québec à Halifax.. .. .. .. .. .. | 803 |

C'est ce qu'on doit légitimement inférer du raisonnement de l'honorable député.

M. CARVELL : Je ne voudrais pas interrompre le fil du raisonnement de l'honorable député, mais je m'insurge contre ses conclusions, s'il me prête ces paroles. Qu'il cite lui-même ces chiffres, je le veux bien mais, au nom de Dieu, qu'il ne me les attribue pas.

M. DANIEL : Je comprends que le représentant de Carleton s'étonne de son propre raisonnement lorsqu'on en tire toutes les inférences légitimes. D'ailleurs, j'ai mentionné le total des chiffres que je le prie d'additionner et, s'il arrive à un autre résultat, je l'accepterai volontiers. Celui que j'ai donné est rigoureusement exact d'après les calculs acceptés en matière de chemin de fer et le raisonnement du représentant de Carleton. Ce sont de pareils sentiments

qui ont fournir matière à réflexion à mes commettants. Ils ont compris qu'il n'était pas juste de la part de nos gouvernements de priver, autant qu'ils le pouvaient faire, de la chance de s'emparer de ces affaires, le seul port qui était en état de les transiger profitablement.

Je ferai aussi observer à la Chambre que le représentant de Carleton a fait allusion aux conséquences politiques que cette question pourrait avoir pour les citoyens de la circonscription que je représente. Les conservateurs de là-bas, a-t-il dit, se sont opposés à la construction de cette voie ferrée. Je contredis son assertion. Je ne sache pas qu'aucun conservateur ait pris cette attitude. Nous nous sommes placés sur le même terrain que le chef de l'opposition et les députés qui l'appuient ; c'est-à-dire que nous avons prétendu que, puisque le Gouvernement se rendait responsable des neuf-dixièmes des frais de premier établissement, il aurait mieux fait de prendre toutes les dépenses à sa charge et d'avoir la haute main sur le chemin de fer. De plus, nous soulevions d'autres objections, peut-être plus importantes contre le marché conclu par l'Etat. Nous disions, entre autres choses, qu'aucune clause n'obligeait le Grand-Tronc-Pacifique à amener les marchandises dans les ports du Canada. Je désire que cela soit bien compris, car je considère que c'est là l'une des raisons qui ont le plus contribué à faire naître l'hostilité qu'on manifeste à l'égard du marché conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique.

L'article 42 de la loi de 1903, qui a trait à ce sujet, est ainsi conçu :

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le transport né sur la ligne du chemin de fer ou ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieur du Canada.

Quelle est la situation relativement au transport des marchandises par le chemin de fer ? M. Loud, représentant la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, déclarait il n'y a pas longtemps dans une cour de justice que neuf expéditeurs sur dix désignaient spécialement la route que leurs marchandises suivaient. Ainsi, d'après les termes du contrat même, nous ne pouvons pas espérer transporter plus d'un dixième des marchandises, si même les expéditeurs choisissent la route qui plairait le mieux au Grand Tronc et qu'ils acheminent leurs marchandises vers le port le plus rapproché ; en effet, voici la fin de la clause :

Et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Ainsi, nous aurons pour notre part du trafic les marchandises que l'expéditeur n'acheminera pas par une autre route et, afin d'avoir l'assurance que le Grand-Tronc-Pacifique transporterait le fret par la voie la plus courte vers le port le plus rapproché, on a stipulé qu'il ne pourrait exiger plus cher pour les rendre dans un port canadien qu'il n'exige pour le transporter dans son propre port à l'étranger. Autrement dit la compagnie recevra autant pour transporter les marchandises à Portland que pour les rendre dans les ports du Canada. Toutes ces considérations réunies ont fait comprendre aux habitants de ma circonscription que le marché conclu relativement au chemin de fer transcontinental n'était pas avantageux, du moins pour la ville de Saint-Jean.

Le représentant de Carleton a aussi mentionné ce qu'il a appelé avec beaucoup d'énergie mais d'une manière peu élégante les vociférations au sujet de Portland. Or, Portland a poussé des cris mais au lendemain de l'élection et des cris de joie encore ! Je vous citerai quelques échantillons des titres que publiaient, le lendemain de l'élection un journal ou deux de la Nouvelle-Angleterre. Le " Journal ", de Boston, disait : " Le verdict du Canada assure le progrès rapide de Portland ". L' " American ", de Boston : " Le résultat de l'élection au Canada donne l'essor au commerce de Portland ; une victoire libérale est le gage de la construction de la nouvelle ligne et de la prospérité de la ville du Maine ". Le " Argus ", de Portland; " Victoire décisive de Laurier, le Grand-Tronc et Portland ". Je citerai un ou deux extraits afin de démontrer qu'il y a eu des cris au sujet de Portland, ainsi que le disait le député de Carleton, et que ces cris étaient des cris de joie. Le jour du scrutin, le " Journal ", de Biddeford (Maine) publiait ce qui suit :

Portland a presque autant d'intérêts en jeu dans l'élection canadienne que dans notre propre élection présidentielle aux Etats-Unis. Si le gouvernement de sir Wilfrid Laurier est maintenu au pouvoir, Portland jouira de la plupart des avantages d'une annexion commerciale et n'aura à supporter qu'un petit nombre des responsabilités qu'entraînerait l'annexion politique.

Le lendemain du jour du scrutin, le même journal disait :

Vu le résultat de l'élection canadienne, il semble que Portland pourrait à bon droit faire briller une petite flamme rouge et mettre un peu plus de carmin dans la peinture municipale.

Ceci n'est pas mal pour un état prohibitionniste où, dans les causeries familières, on engage les échevins à peinturer la ville en rouge.

Je citerai maintenant les conclusions d'un article de fond du " Daily Advertiser ", de Boston. Je puis dire que cet article renferme d'un bout à l'autre des allusions sarcastiques aux démarches tentées par les provinces de l'Est afin de s'emparer d'une grande partie des marchandises dirigées vers le littoral de l'Atlantique et qu'il se termine ainsi :

Le commerce d'exportation n'est pas du domaine du sentiment. Le fait même qu'on n'a pas lié le Grand-Tronc pour l'avenir est un indice assez certain que le gouvernement du Canada construit la nouvelle ligne de l'Etat plutôt dans le dessein de capter des suffrages que dans l'espérance de détourner pendant longtemps des ports de cette région le commerce d'exportation.

Le conseil de la Chambre de commerce de Portland publie ce qui suit dans son rapport :

Il y a lieu de féliciter notre ville du résultat de la récente victoire des promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique, car le parachèvement de ce grand réseau devra avoir plus d'importance pour Portland que pour presque tous les autres endroits que dessert le chemin du Grand-Tronc. Bien qu'il soit impossible de prévoir quels seront les résultats véritables, nous ne craignons pas de prédire que cette entreprise assurera l'existence de ce port...

C'est-à-dire le port de Portland.

...au point de vue du commerce.

Loin de m'y opposer, j'approuverais plutôt le Gouvernement s'il diminuait de quelque manière la distance qui sépare Montréal et Québec du port d'Halifax ou de tout port du Cap-Breton ou de la partie la plus reculée de la Nouvelle-Ecosse. Je ne trouverais pas à redire. Je crois que cette démarche serait sage et, quant à moi, je ne serais pas disposé à la combattre. Pourtant, et c'est l'attitude que je prends à ce sujet, nous avons le droit de protester avec toute notre énergie lorsqu'un bill dont le but est d'autoriser l'établissement d'une voie ferrée d'un océan à l'autre met de côté à dessein le seul port de l'Atlantique qui est en état d'assurer le succès de l'entreprise.

En ce qui concerne les deux routes, si nous faisons entrer en ligne de compte le fait que, sous les plus heureux auspices, le chemin de fer ne pourra desservir le commerce d'exportation que pendant cinq ou six mois, chaque année, et que le reste du temps il devra retirer ses frais d'exploitation du transport de gare à gare nous comprendrons qu'il n'y a pas de comparaison à établir entre le pays que traverse la route centrale de la vallée du Saint-Jean. Ceux qui ont parcouru la province nous ont expliqué qu'ici est établie une nombreuse population qui vit dans l'aisance, tandis que là des forêts couvrent le sol dont une grande partie ne sera jamais propre à la colonisation, et on veut y faire passer un chemin de fer que le trafic local seul alimentera pendant la majeure partie de l'année. On semble avoir eu l'idée d'établir la voie ferrée au centre de la région improductive de la province plutôt que dans la partie fertile.

Je ne me proposais pas de prendre part à la discussion et je ne l'aurais pas fait, si on n'avait pas mentionné aussi souvent le nom de ma circonscription électorale. A titre de représentant de Saint-Jean, je remercie les honorables députés qui, au cours du débat, ont fait l'éloge du port de cette ville. Jamais les membres des deux côtés de la Chambre ne lui ont autant rendu justice. Je les en remercie et je puis dire que leurs déclarations sont entièrement corroborées, car, pendant l'hiver, il est passé par ce port qu'un seul chemin de fer desservait plus de $20,000,000 valant de marchandises destinées à l'exportation, soit plus de $7,000,000 de plus que l'année précédente, et la saison n'est pas encore close. En réalité, c'est l'insuffisance de l'outillage qui restreint le volume du commerce de ce port. Aussi, j'accueille avec un vif intérêt le projet de loi que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a mentionné aujourd'hui et qui a pour objet de faire de Montréal un port national, eu égard surtout au rapport de la commission des transports qui suggère au gouvernement fédéral de mettre sur le même pied plusieurs des ports du Canada. Certes, j'appuierais un projet semblable, parce que je considère que le commerce du port de Saint-Jean prend une telle importance que la municipalité n'est plus en état de pourvoir intégralement à ses besoins. J'espère donc qu'avant longtemps cette question sera mise en délibération afin de recevoir une solution. Dans l'intervalle, puisque le Gouvernement juge à propos d'établir le chemin de fer jusqu'à Moncton, dans le dessein de le diriger vers les ports de la Nouvelle-Ecosse par le plus court chemin—projet auquel je ne m'oppose pas—j'espère que, pour mettre à exécution les intentions énoncées dans le préambule du bill, il construira la voie la plus directe jusqu'à Saint-Jean, port qui pourra rivaliser dans une certaine mesure, sous d'heureux auspices, avec son puissant rival, Portland, dans l'état du Maine.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : La motion en discussion demande le dépôt de papiers qui se rattachent aux études du tracé du chemin de fer. Selon moi, elle ne nous oblige pas à discuter tout le projet du chemin de fer transcontinental; cette question a été débattue à fond dans le passé. Il faudra peut-être y revenir, mais, hors de la présentation d'une motion qui n'a trait qu'aux études topographiques, je ne crois pas nécessaire de ressasser tout ce qui se rapporte à cet important problème. A tort ou à raison, cette question a été vidée dans cette enceinte, il y a quelques années; le Parlement a approuvé la politique du ministère et je puis dire que le public en général a donné son assentiment. Par conséquent, il s'agit uni-

quement du tracé de la voie dans la province du Nouveau-Brunswick, et je ne crains pas d'affirmer que cela ne saurait provoquer un débat prolongé. Le Parlement a, pour ainsi dire, tranché la question en décrétant une loi qui déclare que le tronçon est de ce chemin se rendrait jusqu'à la ville de Moncton en passant par le centre de la province du Nouveau-Brunswick et par la province de Québec jusqu'à la ville de ce nom, par le tracé le plus direct. Cette question relève du génie civil. Nous avons autrefois discuté cette entreprise au point de vue politique et le moment est mal choisi pour rouvrir le débat. La citation que j'ai faite d'une loi fédérale prouve que ce problème est du domaine du génie civil.

La politique que le ministère a exposée à la Chambre qui l'a approuvée aussi bien que le public, consistait à établir cette grande voie nationale à travers le continent, d'un océan à l'autre, ou depuis Moncton—où elle se raccorderait aux lignes qui desservent déjà nos ports de mer, car personne ne songe à les oublier inutilement—la politique du ministère, dis-je, consistait à établir, exclusivement en territoire anglais, une voie ferrée depuis Moncton jusqu'au rivage de l'océan Pacifique. Quant à la section du Nouveau-Brunswick en particulier, la loi fédérale décrète qu'elle partira de la ville de Moncton, passera au centre du Nouveau-Brunswick et à travers la province de Québec jusqu'à la ville de ce nom, en suivant la ligne la plus directe. Par conséquent, la politique n'a plus rien à y voir. Il y a longtemps que la question a été vidée à tort ou à raison. Il ne reste donc plus qu'un problème de génie civil.

L'autre jour, le représentant de Carleton a parlé de l'importance de bonnes études topographiques. Il pensait qu'il était nécessaire de recommencer les études sur le terrain et insistait auprès du Gouvernement dans ce but. Sa demande était légitime et elle a été favorablement accueillie en partie.

Des ingénieurs habiles ne négligent rien pour découvrir la ligne la plus courte entre ces deux points. Il est d'une importance secondaire de savoir si le tracé favorisera Saint-Jean, Fredericton ou Halifax. Pour l'utilité générale du Canada et, selon moi, pour le plus grand bien des Provinces maritimes, la loi a énoncé la politique ministérielle. Par conséquent, je refuse de discuter le fond de la question ; je me borne à faire observer que le Parlement l'a réglée au point de vue politique et que ce qui reste à décider est du domaine du génie civil, à savoir : quelle est la ligne la plus courte.

M. R. L. BORDEN : Qu'a-t-on constaté depuis deux ans et demi ?

M. FIELDING : L'honorable député a sous les yeux les rapports des ingénieurs. Il n'ignore pas que ceux-ci ont d'abord présenté un rapport provisoire et ont ensuite fait connaître les renseignements qu'ils avaient obtenus subséquemment. Nous recevrons probablement de nouveaux éclaircissements. Conséquemment, le rôle de la politique est terminé ; il ne reste plus qu'à découvrir, à la lumière des rapports des ingénieurs, le tracé le plus court et le plus favorable. La députation comprendra, je l'espère, que le Parlement s'étant prononcé, le cabinet doit s'occuper de faire faire de bonnes études topographiques. Si les premières ne sont pas suffisantes, qu'on recommence. N'épargnons rien afin de connaître la route la plus directe qui devra être adoptée dans l'intérêt de tout le Canada.

M. R. L. BORDEN : Le langage du ministre des Finances doit surtout amuser ceux qui connaissent les calculs compliqués auxquels lui et ses collègues se sont livrés au cours du débat qui eut lieu il y a trois ans. Je ne crains pas de dire que tout député qui a assisté à ce débat dira avec moi que le ministre des Finances était alors en état de parler avec une confiance dix fois plus grande qu'aujourd'hui du tracé de cette voie ferrée sur le territoire du Nouveau-Brunswick. Il pouvait alors en fixer la longueur à un mille près. Je me rappelle fort bien que, dans un de ses discours, il faisait des calculs pour établir de combien la distance serait raccourcie. Il retranchait prudemment quelques milles par ici et ajoutait quelques milles par là et réussissait à abréger de 79 ou 80 milles le parcours de la voie ferrée entre Québec et Moncton. Aujourd'hui, lorsque je lui demande quels renseignements il a obtenus depuis deux ans et demi, le ministre des Finances de ce gouvernement pratique me renvoie à des documents déposés sur le bureau depuis deux ou trois jours à peine. D'après les calculs du ministre le mieux avisé de ce cabinet d'hommes d'affaires, le ministre des Finances, la distance devrait être raccourcie d'au moins 80 milles, or celui-ci semble ignorer qu'au dire de ses propres ingénieurs, les ingénieurs de la commission, au lieu d'être abrégée de 80 milles, elle sera allongée d'environ 20 milles, comparativement au tracé de l'Intercolonial. J'ignore si l'honorable ministre des Finances s'en doute.

M. FIELDING : Quel rapport cela a-t-il avec la question en discusion ? Il ne s'agit pas du projet du Transcontinental en général, mais du parcours de cette section en particulier. Dans l'hypothèse où la distance serait plus grande, il n'en demeurerait pas moins vrai que les études doivent se faire aux endroits indiqués par la loi.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas surpris que mon honorable ami cherche à éviter la discussion de cette question que ses propres partisans ont commentée des heures durant au cours du débat provoqué par la présente motion. L'un de ses plus fidèles lieutenants, le représentant de Carleton, N.-B. (M. Carvell), l'a traitée très longuement et a fait des calculs compliqués afin de discréditer les études qui ont eu lieu et en a de-

mandé énergiquement d'autres dans le but de tirer des conclusions sages. Comparons pendant un instant l'attitude que prennent aujourd'hui nos adversaires à l'attitude qu'ils ont prise il y a quelques années. Les Chambres étaient réunies depuis près de cinq mois, lorsque le très honorable premier ministre et son collègue, le ministre des Finances, déposèrent un projet de loi qui provoqua la démission de celui qui présidait alors au ministère des Chemins de fer et des Canaux (M. Blair) et ils nous dirent que, le temps fuyant sans cesse, il était urgent de s'occuper de cette entreprise. Le premier ministre déclarait qu'il ne fallait pas attendre trois ans, deux ans, un an, ni même un jour de plus, qu'il fallait agir sur l'heure et à l'instant même. Puis, il ajoutait :

Ce n'est pas le moment de délibérer, mais d'agir... Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre pas de retard et qu'à cette époque de merveilleux développement le temps perdu l'est doublement... Notre devoir, le voilà. Il nous commande, il nous presse. Ce n'est pas demain, c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant même qu'i lfaut agir.

Nous demandions : Pourquoi agir avec tant de précipitation? Pourquoi ne pas attendre à la prochaine session? Pourquoi ne pas recueillir des renseignements. Que répondaient le premier ministre et le ministre des Finances ? Voici : Nous possédons des masses de renseignements ; nous n'ignorons rien de ce qui concerne cette entreprise. Le ministre des Finances, lui-même, nous disait que des études avaient eu lieu sur le terrain et qu'elles démontraient suffisamment qu'il serait très facile d'établir au cœur du Nouveau-Brunswick une voie ferrée qui raccourcirait de 80 milles la distance de Québec à Moncton. Aujourd'hui, que me répond-il, lorsque je lui demande quels renseignements ce cabinet d'hommes d'affaires a recueilis au sujet de cette voie ferrée au cœur du Nouveau-Brunswick depuis deux ans et demi ou trois ans, alors que l'heure ne souffrait pas de retard, que le temps perdu l'était doublement? Il me dit : De nouvelles études seront peut-être nécessaires. Voilà sur quel terrain se place ce cabinet d'hommes entendus ; voilà l'attitude que prend le ministre des Finances qui, ce soir, dirige nos délibérations ! Il nous conjure de ne pas toucher à cet important sujet qu'il était si urgent de discuter il y a à peine trois ans, à l'entendre dire. Eh bien, j'affirme que la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qu'on a trompée à dessein dans cette affaire n'acceptera pas volontiers les excuses que le ministre des Finances a invoquées devant la Chambre ce soir. Après que deux ans et demi ou trois ans se sont écoulés tout ce qu'il peut dire, en réponse aux critiques et aux remontrances de ses principaux partisans au sujet de la politique ministérielle et des agissements étrangers des ingénieurs dont le représentant de Carleton a si vivement blâmé les travaux, c'est que de nouvelles études auront lieu.

Je crois que le député d'York (M. Crocket) a bien fait de saisir la Chambre de cette question. S'il ne veut pas offrir un spectacle plus lamentable encore que celui qu'il nous a donné en d'autres circonstances que je pourrais rappeler, le Gouvernement devra cesser de négligé ces études, activer les travaux et faire semblant, au moins, de racheter les promesses dont les ministres étaient si prodigues il y a trois ans.

(La motion est adoptée.)

## MOTIONS.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt des documents suivants :

Copie de tous les rapports faits par des fonctionnaires du Gouvernement depuis le 1er janvier 1900 au sujet de la réserve boisée de la montagne du Dauphin.—M. W. J. Roche.

Copie des devis du musée Victoria, surtout de la partie qui définit l'espèce, la qualité et les dimensions de la pierre dont l'entrepreneur doit se servir pour les murs extérieurs de l'édifice. Aussi, copie de toute la correspondance au sujet de la pierre pour ledit musée échangée entre le Gouvernement et quelque département, ministre ou fonctionnaire de l'administration et toute personne ou corporation, y compris l'entrepreneur, M. Goodwin, et les propriétaires ou concessionnaires des carrières de Read, de Battery, de la rivière Philippe et autres.—M. Perley (déposée par M. Sproule.)

Etat indiquant tous les terrains houillers concédés, vendus ou autrement cédés pendant chacune des années de 1896 à 1905, inclusivement, l'étendue de terre adjugée, le nom des personnes qui ont obtenu ces terrains, le prix payé, les transferts opérés et la date, et le nom des personnes auxquelles lesdits terrains ont été transférés dans chaque cas.—M. Foster.

Copie de toutes les lettres, de la correspondance et des communications échangées entre le ministre de l'Intérieur ou tout département de l'administration et le surintendant nommé en vertu de la loi de la Colombie-Britannique, intitulé : " Children's Protection Act ", concernant la vente et mise en esclavage dans la Colombie-Britannique de jeunes filles dans un but immoral ; aussi, copie de tous rapports et communications reçus des agents du département des Affaires indiennes dans ladite province et de toutes réponses adressées à ces agents par le département.—M. R. L. Borden.

Copie de toutes pétitions, de tous mémoires, rapports, lettres, documents, correspondance et papiers touchant la nécessité de donner plus d'aide à la navigation et d'avoir plus de bateaux et appareils de sauvetage sur la côte du Pacifique.—M. R. L. Borden.

Copie de toutes les demandes formulées par M. C. F. Caldwell pour lui-même, ou pour quelques-uns de ses clients, et lesquels, ou par toute autre personne, pour l'acquisition de terrains houillers dans la province de l'Alberta, et copie de toute la correspondance ou des autres papiers s'y rapportant.—M. J. D. Reid.

Copie de tous les rapports, décisions, avis et propositions (autres que ceux déjà publiés dans les rapports annuels du département de la

Marine) de tout officier ou de toute cour d'enquête ou commission concernant la perte de steamers ou autres navires sur les côtes du Pacifique pendant les six dernières années.—M. R. L. Borden.

Copie d'un décret rendu en conseil le ou avant le 27 juillet 1900 au sujet de certains terrains dans l'Alberta ou l'Athabasca, mentionnés dans une question posée en Chambre par M. Lefurgey, question posée au ministre par M. Lefurgey, le 9 avril courant, et copie du plan officiel ou de la carte indiquant les terrains en question. Aussi, copie de toute autre correspondance et de tous papiers échangés à ce sujet entre le Gouvernement ou toute personne agissant en son nom et toute autre personne, jusqu'à ce jour.—M. Lefurgey (déposée par M. Taylor).

Copie de tous marchés passés entre le gouvernement du Canada et toutes les compagnies de steamers transatlantiques, en vertu desquels des subventions sont accordées par le Gouvernement.—M. E. D. Smith (déposée par M. Taylor).

## DEPOT D'UNE MOTION RELATIVE A LA "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

L'honorable M. W. G. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de lever sa séance.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant qu'on lève la séance, je désire laisser savoir au ministre des Finances qu'à la prochaine occasion, probablement lorsqu'on demandera à la Chambre de se former en comité des subsides, je proposerai l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre, attendu que la convention passée entre le gouvernement du Canada et la "North Atlantic Trading Company" a été conclu sans l'autorisation et à l'insu du Parlement;

Que les engagements qui ont été pris alors peuvent durer près de treize ans et coûter au pays environ un milion de dollars sans que celui-ci en retire des avantages suffisants ;

Que cette convention a été passée à la condition de ne pas faire connaître les directeurs ni les agents de cette prétendue compagnie, qui sont inconnus au Gouvernement ou dont il n'a pas voulu divulguer les noms, malgré des tentatives réitérées dans le but d'obtenir ces renseignements ;

Que cette prétendue compagnie ne semble avoir ni existence légale, ni siège social connu, ni directeurs ou officiers reconnus, ni navires, ni aucun moyen d'actions, ni agents ou agences de bon aloi ou autres ;

Que rien ne prouve au Parlement que cette compagnie ait des plans ou moyens d'opération ou qu'elle ait, de sa propre initiative envoyé un seul émigré au Canada et que toutes les démarches tentées jusqu'ici afin d'en connaître le fonctionnement n'ont eu aucun résultat ;

Que les stipulations des marchés sont préjudiciables, imprévoyantes et absurdes ;

Décide :

Que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des dispositions pour mettre fin à la convention susvisée.

M. R. L. BORDEN : Quelles affaires viendront en discussion demain.

M. FIELDING : D'abord le projet de loi qui a été déposé par le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) et, ensuite, le budget. Je dois dire au représentant de Toronto-nord que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a des renseignements à communiquer à la députation concernant la question que l'honorable député se propose de discuter demain Toutefois, vu qu'il est absent, je me contenterai de dire que cette question pourra être mise en délibération demain.

M. R. L. BORDEN : Lorsque la Chambre siégera en comité des subsides, quel budget étudierons-nous ?

M. FIELDING : Ceux de la Marine et des Pêcheries et de la Justice.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures et quart du soir.)

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 19 avril 1906.

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

## 1re LECTURE

De diverses proposition de loi :

La 1re (bill n° 125) relative à la compagnie du chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson.—M. Dyment ;

La 2e (bill n° 126) relative à la compagnie du chemin de fer de Thorold au lac Erié,—M. Calvert ;

La 3e (bill n° 127) relative à la "Farmer's Bank of Canada".—M. Calvert ;

La 4e (bill n° 128) relative à la compagnie d'éclairage et de force motrice de Puebla, à responsabilité limitée et ayant pour objet de changer son nom en celui de compagnie des tramways d'éclairage et des forces motrices de Puebla, à responsabilité limitée.—M. Calvert ;

La 5e (bill n° 129) tendant à constituer en corporation la compagnie de prêts et de fédéicommis de Winnipeg.—M. Lefurgey (déposée par M. Taylor ;

La 6e (bill n° 130) concernant la compagnie du chemin de fer de Grand-Valley.—M. Calvert ;

La 7e (bill n° 131) concernant la "Royal Bank of Canada".—M. A. R. Maclean.

La 8e (bill n° 132) concernant la compagnie du chemin de fer du nord d'Ontario à Timagami.—M. McCool ;

La 9e (bill n° 133) concernant la compagnie du chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto.—M. Calvert ;

La 10e (bill n° 134) concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et tendant à substituer à ce nom celui

de "compagnie du chemin de fer Toronto à l'Ouest de Niagara,—M. Guthrie ;

La 11e (bill n° 135) concernant la compagnie de fidéicommis l' " Empire ",—M. Northrup ;

La 12e (bill n° 136) concernant un brevet de la compagnie des clôtures en treillis métallique la " Cyclone ".—M. Macdonell ;

La 13e (bill n° 137) concernant la ville de Toronto.—M. Macdonell ;

La 14e (bill n° 138) concernant la compagnie de la gare commune de Toronto, à responsabilité limitée.—M. Macdonell ;

La 15e (bill n° 139) concernant la compagnie télégraphique commerciale du Nord, à responsabilité limitée.—M. German ;

La 16e (bill n° 140) concernant la compagnie du chemin de fer " Southern Central Pacific "—M. McCraney (déposée par M. Calvert) :

La 17e (bill n° 141) concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent.—M. Girard )déposée par M. Geoffrion) ;

La 18e (bill n° 142) concernant les pensions de certains membres du conseil privé. —M. U. Wilson ;

La 19e (bill n° 43) tendant à amender la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes.—M. U. Wilson.

## QUESTIONS.

### LA CONCESSION MINIERE RAY-BRONSON.

M. FOSTER demande :

1. Quelle est la date de la concession minière Ray et Bronson, et à qui a-t-elle été accordée ?
2. Quelles étaient les conditions de la concession relativement à la redevance et à l'exploitation des mines ?
3. Quel montant a été dépensé pour cette exploitation, chaque année, depuis la date de la concession, à titre (1) de loyer ; (2) d'exploitation ; (3) de machines et d'outillage ?
4. Pour combien d'années a-t-on exempté les concessionnaires des conditions de la concession, à la demande ou sur la proposition de quelle personne ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. L'acte est en date du 3 novembre 1899 ; et il a été délivré au bénéfice de l'honorable M. H. Bronson et de M. C. C. Ray.

2. L'acte stipule une redevance annuelle de $375 ; en outre, le concessionnaire, dans l'intervalle d'une année à dater du bail, devra avoir installé sur sa concession suffisamment de matériel destiné à l'exploitation hydraulique ou autre, pour permettre de commencer et de pousser les opérations, en vue de l'exploitation sérieuse des droits et privilèges concédés ; et s'il arrive que, au cours de la durée du contrat, le concessionnaire ne consacre pas à ses opérations minières, sur sa concession ou dans le voisinage de cette concession, la somme de $5,000—le ministre devant être le seul juge en dernier ressort en pareille matière—l'acte deviendra absolument caduc, à moins que le ministre n'en décide autrement.

3. Le montant versé à titre de redevance entre le 3 novembre 1899 et le 3 novembre 1902, est de $1,125, soit $375 par année. Depuis cette date, les concessionnaires ont plus d'une fois offert de payer la redevance ; même le ministère s'y est refusé, vu qu'il a été décidé de ne prendre, à l'égard de la consion, aucune initiative qui pût être interprétée comme un abandon de tout droit de déchéance que le Gouvernement pourrait exercer à l'égard du bail.

Les stipulations du bail à l'égard de l'outillage et des dépenses à effectuer furent suspendues jusqu'au 2 juin 1902. En juillet 1903, on a fourni des affidavits prouvant qu'il avait été dépensé $6,029.84 sur la concession minière ou à proximité de cette concession et que l'on avait consacré $3,053.66 à l'achat des machines. Le sous-commissaire des mines d'or délivra donc un certificat d'exploitation pour l'année se terminant le 3 novembre 1903. On soumit plus tard des affidavits prouvant, qu'au cours de la même année, il avait été effectué une dépense additionnelle de $6,652.

En août 1904, il fut fourni des affidavits prouvant que les concessionnaires avaient consacré au moins une somme de $5,000 aux opérations minières sur leurs concessions, au cours de l'année finissant le 3 novembre, et l'ingénieur public des mines déclare dans son rapport qu'à son avis, les développements réalisés avaient nécessité ce chiffre de frais. En septembre 1904, on soumit un affidavit attestant qu'au cours de la même année, il avait été effectué une dépense supplémentaire de $5,500. L'ingénieur public des mines déclare dans son rapport que sur cette somme il a été consacré $4,700 aux opérations minières, d'après la méthode hydraulique.

Le 1er novembre 1905, l'ingénieur des mines du gouvernement déclare, dans son rapport que les concessionnaires ont consacré la somme de $5,089 aux opérations minières d'après la méthode hydraulique et la somme de $6,130 aux opérations de placers, soit $11,219, total de la dépense effectuée au cours de l'année finissant le 3 septembre dernier.

4. Il a été accordé une dérogation à certaines stipulations de l'acte, du 3 novembre 1899 au 2 juin 1902. MM. Bronson et Ray ont eux-mêmes formulé la demande en obtention de cette exemption. Rien n'indique que cette exemption ait été accordée sur la proposition de quelque intéressé.

### LA COMPAGNIE DES TERRES DE LA VALLEE DE LA SASKATCHEWAN.

M. FOSTER demande :

Le Gouvernement sait-il que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ou ses successeurs ont acheté les droits à certaines terres possédées et gagnées par la compagnie du chemin de fer canadien du Nord à titre de

subventions de chemins de fer ? Quelle est la date de cet achat et du transfert à la compagnie en premier lieu citée ?

M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le Gouvernement n'a aucune information au sujet de pareille transaction.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. MORIN demande :

1. Quel est le chiffre stipulé au marché administratif relatif à la construction du nouveau réseau transcontinental pour la partie du réseau de Québec vers l'ouest ?
2. Quel est le chiffre mentionné au marché administratif relatif au même réseau, pour la construction du tronçon de Winnipeg vers l'est?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer) : Il n'a pas encore été passé de marché administratif pour la construction d'un nouveau réseau transcontinental ou un rameau ou un tronçon quelconque de ce réseau. Dans tout marché que le Gouvernement pourra passer, il ne sera pas stipulé de somme en bloc mais tout serait basé sur des prix de série et d'après l'étendue des travaux effectués.

SERVICE POSTAL DE PRINCE-ALBERT.

M. W. J. ROCHE demande :

A-t-on demandé des soumissions pendant les derniers douze mois, pour le transport des dépêches et correspondances postales entre la gare du Pacifique Canadien et le bureau de poste de la ville de Prince-Albert (Saskatchewan) ?
2. Dans l'affirmative, combien a-t-on reçu de soumissions, quels sont les soumissionnaires et quel est le montant mentionné dans chaque soumission ?
3. L'entreprise de transport en question a-t-elle été adjugée au concurrent qui s'en est chargé au moindre prix ? Dans la négative, pourquoi, et quel a été l'heureux concurrent ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) :
1. Oui.
2. Il a été reçu trois soumissions qui sont actuellement à l'étude.
3. Il n'a pas encore été passé de marché administratif.

LE QUAI DE PIERREVILLE, YAMASKA.

M. BERGERON demande :

1. Quel est le coût du quai construit par le gouvernement à Pierreville, comté de Yamaska (Québec) ?
2. Quel est le chiffre des recettes provenant dudit quai ?

L'honorable M. CHS S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :
1. Le chiffre des dépenses est de $12,-181.52.
2. Pas de recettes.

M. FOSTER.

PROPRIETES POUR LES FINS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, A HALIFAX.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Le Gouvernement a-t-il acheté pour les fins de l'Intercolonial la propriété sise sur le côté ouest de la rue Water entre la rue North et la rue Cornwallis, à Halifax ?
2. Quelle partie de cette propriété a été achetée par le Gouvernement ?
3. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il l'intention d'acheter cette propriété ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Oui, le Gouvernement a acheté toute cette propriété.
2 et 3. La réponse se trouve au n° 1.

HOPITAL DES MALADES DU TRACHOMA A HALIFAX.

M. U. WILSON demande :

1. Le gouvernement a-t-il établi, acheté ou pris possession d'un hôpital pour les patients atteints de trachoma à Halifax ?
2. S'il en a pris possession ou s'il l'a acheté, de qui l'a-t-il obtenu, à quelle date et quel prix a-t-il payé ?
3. Quelle était la valeur de ladite propriété, et qui en a fait l'évaluation ?
4. Quels sont les engagements conclus par le Gouvernement avec la personne ou les personnes de qui ledit hôpital a été obtenu ou acheté ?
5. Quels ont été les arrangements faits avec le gouvernement quand l'hôpital a été établi en premier lieu, s'il a été établi en premier lieu par des particuliers ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :
1. Oui.
2. L'Etat a pris à bail, le 1er mars 1905, au prix de $50 par mois, sans autre considération, une maison louée par M. A. M. Bell au Dr Dickey, qui l'emploie depuis quelques mois comme un hôpital pour les malades du trachoma.
3. Aucune valeur n'a été placée sur la propriété vu que le département la loue en attendant que la construction de l'hôpital de l'état soit achevée.
4. L'arrangement conclu avec M. le Dr Dickey comporte que l'Etat lui achèterait son mobilier et son matériel à 75 par 100 du prix d'achat de chaque article.
5. Le département n'a fait aucun marché dans le début avec M. le Dr Dickey, pour l'établissement de cet hôpital. C'était tout simplement une entreprise privée du docteur Dickey, qui avait conclu un arrangement avec les compagnies de navigation pour le traitement de ces malades.

LES UNIFORMES DES FACTEURS DE POSTE.

M. TAYLOR demande :

1. De qui ont été obtenus les uniformes achetés pour les facteurs des postes des villes suivantes, et dont le prix s'élève à $8,461.20, tel que mentionné dans le rapport de l'auditeur général de 1904-05, pages S-54 à 59 : Brantford, $136.75 ; Halifax, $347.75 ; Hamilton, $670 ;

Kingston, $219.75 ; London, $484.45 ; Montréal, $1,984.05 ; Ottawa, $489.25 ; Québec, $390.85 ; Saint-Jean, $360.55 ; Toronto, $2,466.60 ; Vancouver, $217.20 ; Winnipeg, $694, $8,461.20 ?

2. Ces uniformes ont-ils été achetés par voie d'adjudication sur soumissions publiques ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Tout facteur des postes en Canada reçoit un uniforme fait sur commande.

Chaque partie du vêtement est confectionné pour un prix fixé par adjudication ;

Les adjudicataires sont la Crown Tailoring Company de Toronto et W. S. Sandford Company, d'Hamilton.

Les adjudications ont été accordées dans les deux cas, avec publicité et concurrence.

## LES JUGES DES COURS DE COMTE D'ONTARIO.

M. LENNOX demande :

1. Les articles 5 et 6 du chapitre 54 des Statuts Revisés d'Ontario, fixant le nombre des juges de cours de comté : (a) sont-ils en vigueur ; (b) ont-ils été abrogés en totalité ou en partie; (c) ou ont-ils été modifiés ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRIC (ministre de la Justice) : L'honorable député ne devrait pas insister pour obtenir une réponse à cette question. Il demande l'expression d'une opinion qui entraînerait certainement la solution d'un point de droit très abstrait et qui ne serait pas de grande utilité pour lui.

M. LENNOX : Je prévoyais bien cette difficulté, mais je croyais que l'honorable ministre aurait pu me répondre au moins sur la question de fait, c'est-à-dire sur l'abrogation desdits articles.

M. FITZPATRICK : J'ai requis un des fonctionnaires de me préparer une note et je la soumettrai à l'honorable député.

## INCIDENT.—LA CATASTROPHE DE SAN-FRANCISCO.

M. D. W. BOLE (Winnipeg) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre si le gouvernement canadien, comme tel, entend s'intéresser à la grande catastrophe qui vient de s'abattre sur la ville de San-Francisco. Si l'intention du Gouvernement était de proposer une contribution importante en argent ou en nature, le peuple canadien, j'en suis certain, l'approuverait cordialement.

Le très honorable sir WILFRID LAURIED (premier ministre) : Le Gouvernement, comme l'univers entier, a appris avec la plus vive émotion la grande calamité qui vient de s'abattre sur cette grande ville. Nous n'avons pas encore, cependant, jugé à propos d'offrir une contribution en argent ou autrement, vu que nous ne connaissons pas l'étendue du désastre et que nous ne savons pas si les ressources de la grande nation voisine ne suffiront pas à la tâche.

## LA CORRESPONDANCE DU HAUT COMMISSAIRE AVEC MM. PRESTON ET GRIFFITHS.

M. R. L. BORDEN: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désire rappeler au Gouvernement que l'honorable député de Lennox (M. Wilson), le 14 mars dernier, a obtenu un ordre de la Chambre pour le dépôt de la correspondance échangée entre le haut commissaire à Londres et M. Preston, et entre M. Preston et M. Griffiths. L'autre jour, pendant que le budget de l'honorable ministre de l'Intérieur était en discussion, je lui ai demandé de vouloir bien y joindre toute la correspondance échangée à ce sujet entre le département et ces deux fonctionnaires et entre le département et le haut commissaire. Cinq semaines se sont écoulées depuis que le dépôt de cette correspondance a été ordonné et, à moins qu'elle ne soit très volumineuse, il me semble qu'elle devrait être déposée à l'heure qu'il est. Puis-je demander à l'honorable premier ministre ou au ministre de l'Intérieur de hâter autant que possible le dépôt de cette correspondance ?

M. OLIVER : Cette correspondance n'est pas encore prête à être déposée sur le bureau de la Chambre et la demande additionnelle faite par l'honorable chef de l'opposition retardera encore la préparation du rapport.

M. R. L. BORDEN : Le dépôt pourrait être fait en deux fois. On pourrait déposer d'abord les documents demandés par mon honorable ami et les autres ensuite.

M. OLIVER : Très bien.

## LES DIRECTEURS DE BUREAUX DE POSTE DU COMTE DE PEEL.

M. BLAIN : Le directeur général des Postes peut-il dire quand sera déposé le rapport ordonné par la Chambre le 28 mars, relatif aux directeurs de bureaux de poste, etc., du comté de Peel ?

M. AYLESWORTH: Ces documents sont en cours de préparation.

Sir WILFRID LAURIER : Vu que des arrangements ont été pris pour permettre aux députés de présenter leurs hommages au prince Arthur dans la salle du Sénat, et que plusieurs autres cérémonies doivent avoir lieu cet après midi, j'ai l'honneur de proposer que la séance soit levée.

M. L'ORATEUR: Il est entendu que tous ceux qui désirent présenter leurs hommages à son Altesse Royale devront être ici à quatre heures, heure à laquelle nous partirons

d'ici pour aller au Sénat où se feront les présentations.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Des bills, puis des crédits du ministère de la Justice et du ministère de la Marine et des Pêcheries.

(La motion est adoptée et la séance est levée à trois heures et quarante-cinq minutes du soir.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 20 avril 1906.

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

### INCIDENT.—LA CATASTROPHE DE SAN-FRANCISCO.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire, avec sa permission, lui soumettre une question qu'elle considérera, j'en ai la certitude, comme absolument d'urgence. Il a déjà été fait mention, à la Chambre, du désastre qui vient de s'abattre sur une des villes les plus opulentes de la république voisine. Les nouvelles que nous ont apportées jusqu'ici les journaux, suffisent pour nous apprendre que la destruction est complète et que la nécessité s'impose, parmi les populations non seulement des Etats-Unis mais d'autres parties de l'univers, de contribuer généreusement aux secours. Je suis sûr que le Parlement qui représente la moitié septentrionale du continent d'Amérique, sera heureux de participer au mouvement humanitaire, qui a pour objet de soulager les maux de la population affligée du sud de la république américaine. Je me propose donc, lorsque les honorables députés qui désirent exprimer leur opinion sur cette question se seront prononcés, de soumettre un message de Son Excellence le Gouverneur général recommandant à la Chambre de souscrire $100,000 au nom de la population du Canada, pour venir en aide aux sinistrés de San Francisco.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Monsieur l'Orateur, je ne crois pas qu'un seul député refuse de souscrire cordialement à cette proposition du Gouvernement. La calamité qui s'est appesantie sur San Francisco dépasse toute imagination ; nous ne pouvons nous former aucune conception, sans l'avoir vu, de l'étendue du désastre. La population des Etats-Unis nous a souvent donné, dans le passé, des preuves de sympathie dans nos malheurs. En présence d'une si terrible catastrophe, et afin d'aider aux nécessiteux, les deux nations n'en font qu'une.

M. l'ORATEUR

M. FIELDING : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de communiquer à la Chambre un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'Orateur donne lecture de ce message ainsi conçu :

Grey.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des Communes un état supplémentaire additionnel des sommes requises pour l'administration du Dominion durant l'exercice qui finit le 30 juin 1906, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 20 avril 1906.

Sur motion de M. Fielding, lesdits message et budget supplémentaire additionnel sont renvoyés au comité des subsides.

### EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

M. HAUGTON LENNOX (Simcoe-sud) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire soulever une question de privilège. Je dois d'abord solliciter l'indulgence de la Chambre, car il n'est pas très apparent, au premier abord, comment ce privilège peut s'appliquer à mon cas. Le "Daily Star", de Toronto, a publié, mercredi soir, le compte rendu des débats de la Chambre. Je dirai entre parenthèses, que ce rapport est bien fait et je ne ferai pas exception du passage que je vais lire. Cet article est ainsi conçu :

Les autres, excepté Bennett, de Simcoe-est, étaient visibles, mais ne se sont pas fait entendre. Bennett s'est constitué pour la soirée, le grand inquisiteur du projet de loi sur les chemins de fer. Bennett était débordant de questions de toutes sortes, mais il n'a pas réussi à embarrasser un tantinet l'honorable ministre Emmerson. Il paraissait plutôt préoccupé d'en imposer à ses confrères de la gauche. Il transporta une brassée de papiers sur une des banquettes de devant. C'était le soir à Bennett. Il était comme mû par un ressort. Ses questions peuvent avoir eu une certaine importance et n'avoir pas été dépourvues de piquant, mais il possède deux vilains défauts. Il manque de voix et d'expression. Bennett à une voix de rien et la diction d'un écolier. L'individu manque absolument d'éloquence. Il débite des phrases sur un ton ennuyeux et ses arguments—s'il en a, et on me dit qu'il en a—sont complètement noyés dans sa monotonie. Bennett a de l'ambition, mais il n'aura jamais d'avancement dans le parti. Il assiste fidèlement aux réunions des comités et ne manque jamais un conciliabule du parti. Il a toujours beaucoup à dire, mais il ne peut pas même créer une impression sur les simples partisans, encore moins sur les chefs.

Voici pour William H. Bennett, de la circonscription de Simcoe-est.

Voilà un bon sermon. Je ne m'en offusque pas. Je crois qu'il est mérité et que je con-

mais celui auquel il est destiné. En effet, en voyant l'article, j'ai réalisé immédiatement ce dont il s'agit. Comme morale, c'est bien, mais comme texte, il y a erreur. Je n'entends pas être privé de toute la gloire qui me revient. Je veux que l'on sache que chaque mot de cet article s'adresse au député de Simcoe-sud et non au député de Simcoe-est. J'ai déjà reçu des coups d'encensoir de cette feuille et j'en attends encore. J'espère que la pratique se continuera.

## DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA PREUVE.

La Chambre décide de délibérer en comité sur le projet de loi (bill n° 68) tendant à modifier la loi sur la preuve.—M. Fitzpatrick.

Sur l'article 1er :

1. L'article 4 de l'Acte de la preuve au Canada, 1893, est abrogé et remplacé par le suivant:

4. Toute personne accusée d'une infraction, ainsi que, sauf les exceptions énoncées ci-dessous, le mari et la femme, selon le cas, de la personne accusée, sera compétente à rendre témoignage pour la défense, que la personne ainsi accusée le soit seule ou conjointement avec quelque autre personne ; pourvu, néanmoins, qu'un mari ne puisse être contraint à dévoiler une communication qui lui aura été faite par sa femme pendant leur mariage, et qu'une femme, ne puisse être contrainte à dévoiler une communication qui lui aura été faite par son mari pendant leur mariage.

2. A défaut par la personne accusée, ou par la femme ou le mari de cette personne de rendre témoignage, son abstention ne devra pas être le sujet de remarques de la part du juge ou du conseil de la poursuite lorsqu'ils adresseront la parole au jury.

3. La femme ou le mari de toute personne accusée d'une infraction à tout article du Code Criminel, 1892, mentionné en l'annexe C du présent Acte, peut être appelé à témoigner pour la poursuite ou pour la défense et sans le consentement de la personne accusée.

4. Rien dans le présent Acte n'affectera le cas où la femme ou le mari de la personne accusée d'une infraction peut, en vertu du droit commun, être appelée à témoigner sans le consentement de cette personne.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je propose que les mots "lorsqu'ils adresseront la parole au jury" soient supprimés du paragraphe 2.

M. E. M. MACDONALD : Est-ce que l'honorable ministre propose de priver l'accusé du privilège de témoigner pour lui-même et d'empêcher le conseil de faire des remarques au jury sur son incompétence ?

M. R. L. BORDEN : La loi proscrit déjà ces remarques au jury. La proposition d'amendement les défend en s'adressant au jury ou autrement.

M. FITZPATRICK : Il est statué dans le bill, tel que nous l'avons reçu, que nulle remarque au jury sur l'incompétence du prévenu à témoigner ne sera permise. Mais il est facile, pour un avocat, de commenter cette incompétence à tout autre stage de l'instruction. L'amendement propose de ne permettre aucune remarque sur ce point.

M. R. L. BORDEN : Sous ce rapport, le statut est exactement le même qu'en Angleterre, aujourd'hui, à une certaine exception près, que l'on a fait remarquer lors de la première discussion sur le bill en comité. La proposition d'amendement comporte un changement qui me paraît rétrograde. La loi anglaise se rapproche passablement de celle qui nous est soumise dans le moment, mais avec une différence. C'était un pas en avant lorsque le Parlement statua, en 1891, que le mari ou la femme peuvent témoigner pour la poursuite, sans toutefois y être contraints. Ils sont absolument incompétents à témoigner, en vertu de la présente disposition. Ils cessent d'être compétents à témoigner l'un contre l'autre pour la poursuite. Nous retournons donc de fait à la loi anglaise de 1898 et je ne vois pas pourquoi nous ferions aujourd'hui ce pas en arrière après avoir donné l'exemple au parlement anglais en 1891. L'autre jour, devant le comité, j'ai cité des exemples à l'honorable ministre, mais je crois pouvoir mieux expliquer ma pensée par un autre exemple. Admettons qu'un père se soit rendu coupable de cruauté envers ses enfants.

En vertu de l'amendement, la mère ne peut pas même témoigner pour la poursuite, quoiqu'elle soit, en toute probabilité, le seul témoin en état de prouver l'accusation. Il est possible, toutefois, que mon objection soit réfutée par quelque disposition du code criminel à laquelle je n'ai pas encore porté attention. L'exemple que j'ai donné, l'autre jour, à l'honorable ministre est, comme il l'a déclaré, un cas de rare occurrence, mais celui que je viens de citer peut se produire assez fréquemment, sous l'opération ordinaire de la loi criminelle, dans un pays de l'étendue du nôtre. Est-ce sage de retourner à l'ancienne loi, en statuant que la femme n'est pas compétente à témoigner pour la poursuite, dans un cas de ce genre ? J'aimerais savoir en même temps, si l'application de la loi, telle qu'elle existe depuis 1891, a causé des injustices ou des difficultés, et s'il y a quelque raison valide, depuis quinze ans qu'elle est en vigueur, pour nous justifier de retourner à la loi anglaise de 1898 ?

M. FITZPATRICK : Ma proposition d'amendement s'impose, à la suite d'un jugement de la cour suprême, dans la cause du Roi contre Gosselin, où il a été maintenu que le mari ou la femme est témoin contraignable l'un contre l'autre. Il s'agissait d'un meurtre. La conclusion logique de ce jugement est que non seulement le mari et la femme sont témoins contraignables l'un contre l'autre, mais le conseil de la poursuite peut placer le prévenu dans le banc

des témoins pour l'interroger sur les faits de la cause. Ce jugement a rendu l'amendement nécessaire. En vertu de cet amendement, le mari et la femme sont compétents à témoigner pour la poursuite, et je ne crois pas qu'il soit sage d'aller au-delà. Si les relations sont bonnes entre le mari et la femme, c'est un acte de cruauté inouïe d'assigner l'un ou l'autre comme témoin à charge dans une affaire où la vie de l'accusé est en jeu. Si au contraire les relations entre mari et femme ne sont pas bonnes, nous ne devons pas leur placer entre les mains un tel instrument de provocation.

M. R. L. BORDEN : Je ne partage pas tout à fait cette opinion. Pendant des siècles, dans la Grande-Bretagne, quiconque était intéressé dans une cause, à quelque degré que ce fut, n'avait le droit de témoigner. Un individu qui était intéressé, même indirectement, fut-ce pour un sou, dans un procès civil, n'était pas compétent à témoigner. Il y a longtemps que nous avons abandonné ce principe pour en adopter un autre, en vertu duquel il est loisible à la partie intéressée de témoigner, libre au jury ou au juge, selon le cas, de décider jusqu'à quel point le témoignage est influencé par l'intérêt. Cela me paraît être l'application de la loi de la preuve basée sur un principe de raison. Il me semble que quand vous statuez que ni le mari ni la femme ne sont pas même compétents à témoigner l'un contre l'autre, excepté dans certains cas désignés, vous établissez une distinction arbitraire, qui vous conduit logiquement aux vieux principes du droit commun. Je ne diffère pas trop d'opinion avec l'honorable ministre de la Justice sur la déposition obligatoire du mari ou de la femme l'un contre l'autre.

La décision dans la cause du Roi contre Gosselin n'a aucune similitude avec le cas que j'ai cité. Je n'ai pas eu connaissance de ce jugement mais j'accepte ce qu'en a dit l'honorable ministre. Le jugement a permis au conseil de la poursuite de contraindre le mari ou la femme à témoigner l'un contre l'autre. J'admets que nous devrions priver le conseil de la poursuite du droit de contraindre le mari ou la femme à rendre témoignage l'un contre l'autre, mais je prétends qu'ils doivent être compétents—non pas contraignables—à témoigner l'un contre l'autre. Il est facile de dire que si les relations entre le mari et la femme sont bonnes, il y a dans un cas cruauté inouïe et dans l'autre intérêt. Mais si leurs relations sont bonnes, le mari ni la femme, sous l'autorité de ma proposition, ne sont tenus de déposer. Si leurs relations ne sont pas bonnes, loisible au juge ou au jury, après les plaidoiries des avocats, de peser l'importance de ce détail. Je veux que nous conservions dans la loi, le principe que le parlement canadien a sanctionné en 1891. J'explique la question telle que je la comprends. Je crains que la loi ne soit moins équitable en la modifiant dans le sens proposé par l'honorable ministre, qu'en la modifiant de façon à laisser le mari ou la femme libres de témoigner, sans les y contraindre.

M. FITZPATRICK : L'honorable député (M. Borden) sait, sans doute, que le mari et la femme sont compétents à témoigner pour la défense seulement.

M. BORDEN : Je sais cela.

M. FITZPATRICK : De sorte que le principe que nous sanctionnons est le même que dans la loi anglaise.

M. BORDEN : Evidemment.

M. FITZPATRICK : Je suis certain que nous pouvons dire avec un semblant de certitude, que ceux qui ont fait insérer dans la loi la disposition en vertu de laquelle a été rendue la décision du Roi contre Gosselin, étaient loin de s'attendre à une telle interprétation de la loi par la cour supérieure.

M. BORDEN : C'est certain. J'admets que la loi anglaise ne permet pas au mari ou à la femme de témoigner l'un contre l'autre, mais je ne vois pas que nous devions nécessairement nous laisser guider par elle. Nous avons fait un pas en avant en 1891. En 1898, le parlement anglais fit en quelque façon ce que nous avions fait. Et voici que nous proposons maintenant de retourner à la loi anglaise de 1898. Pour ma part, je ne crois pas que nous devions nous laisser entraîner jusque là.

M. FITZPATRICK : Je propose de modifier ainsi le paragraphe 3 de l'article 4:

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1er du présent Acte, la femme ou le mari de toute personne accusée d'une infraction à tout article du code criminel, 1892, mentionné en l'annexe C du présent Acte, sera compétent et pourra être contraint à rendre témoignage pour la poursuite, sans le consentement de la personne accusée.

Ils seraient ainsi contraignables dans les interrogatoires prévus à l'annexe C.

M. BORDEN : Pour l'uniformité ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. E. M. MACDONALD : Je demande à l'honorable ministre s'il n'est pas à propos de modifier autrement le bill, en y insérant une disposition semblable à celle que contient la loi anglaise, pour empêcher de contre-interroger le prévenu sur son casier judiciaire. Cette disposition de la loi anglaise se lit ainsi :

Toute personne accusée en vertu de cette loi et qui est appelée à témoigner, ne devra pas être interrogée ou, si elle l'est, ne sera pas tenue de répondre, à savoir si elle a auparavant été décrétée d'accusation ou trouvée coupable ou simplement accusée d'une infraction autre que celle dont elle est actuellement accusée, ou si elle a une mauvaise réputation, à moins que

(1) la preuve qu'elle a déjà été décrétée d'accusation ou condamnée pour telle autre infraction ne soit la preuve évidente qu'elle est cou-

pable de l'infraction même qui pèse sur elle en ce moment ; ou

(2) qu'elle n'ait posé personnellement ou par l'entremise de son avocat des questions à certains témoins à charge dans le but de prouver qu'elle a de bons antécedents, ou qu'elle a elle-même juré de ses bons antécedents, ou que la nature ou la portée du plaidoyer de la défense est telle qu'elle tend à noircir le caractère du plaignant ou des témoins à charge ; ou

(3) qu'elle n'ait rendu témoignage contre toute personne prévenue de la même infraction.

Je prétends que la véritable théorie, le seul principe qui doit déterminer de l'innocence ou de la culpabilité du prévenu, est que cette innocence ou cette culpabilité doit découler de la preuve qui est faite sur l'accusation particulière portée contre lui ; que l'esprit du juge ou du jury ne doit pas être influencé par la preuve qui est faite sur les antécédents judiciaires du prévenu,pour lesquels il a pu se repentir ou qui peuvent s'expliquer en quelque façon ou qui sont donnés comme preuve dans des circonstances telles que le jugement du tribunal est susceptible d'être faussé dans la détermination de la question qui lui est soumise, nommément la culpabilité ou l'innocence du prévenu du crime particulier dont il est accusé. Aux Etats-Unis, je crois, la règle—celle que je considère comme la plus équitable et que je demande à l'honorable ministre de la Justice d'introduire dans notre jurisprudence—est la même qu'en Angleterre. Il me semble que pendant que nous traitons de ce sujet, l'honorable ministre devrait décider que toute preuve qui est établie sur les antécédents du prévenu, et qui est de nos jours admissible et employée dans presque tous les cas par la poursuite, ne sera admise et prise en considération qu'après que la culpabilité du prévenu aura été prononcée. Notre jurisprudence ne permet pas à un juge, dans le motivé de son jugement, de s'enquérir, au moyen de la preuve légale, des antécédents du prévenu. Ce principe obtient de bons résultats aux Etats-Unis, surtout dans le Massachusetts, je le sais, et je prétends qu'il est juste et raisonnable de modifier le bill de façon à empêcher la Couronne de contre-interroger sur les antécédents du prévenu, si ce n'est dans les cas prévus dans la loi anglaise, et d'instituer une procédure permettant l'admissibilité de cette preuve après que la culpabilité est établie seulement. Je soumettrai un autre cas à l'honorable ministre de la Justice, un cas qui est susceptible de se produire à tout moment devant les tribunaux et que j'ai rencontré dans ma propre pratique. La Couronne a-t-elle le droit de contre-interroger le prévenu pour s'assurer s'il a fait des aveux qui ont été précédemment admis comme preuve par la Couronne et que le tribunal a subséquemment rejetés comme n'ayant pas été faits volontairement. Un savant juge de la Nouvelle-Ecosse a maintenu, sous l'autorité de la loi actuelle, que la Couronne n'a pas le droit de contre-interroger le prévenu, pour savoir s'il a fait des aveux à tel ou tel représentant du ministère public. La règle la plus équitable me paraît être de laisser contre-interroger le prévenu, afin de savoir s'il a fait de tels aveux, lui donnant pleine et entière liberté de s'expliquer, s'il ne les a pas faits, ou de dire les circonstances dans lesquelles il les a faits.

M. STOCKTON : Ils peuvent ne pas découler de la cause.

M. E. M. MACDONALD : Ils découlent nécessairement de la cause, dans le cas que je viens de mentionner, puisque la Couronne se propose d'admettre comme preuve, des aveux faits au sujet du crime particulier qui est à la charge du prévenu, mais qui ont été rejetés par le tribunal comme n'ayant pas été obtenus du plein gré du prévenu.

M. FOWLER : Ou dans le cas où la Couronne ferait subir un contre-interrogatoire.

M. E. M. MACDONALD : Il s'agit d'un cas où la Couronne a voulu contre-interroger le prévenu, qui était témoin à décharge, pour s'assurer s'il avait fait des aveux admis comme preuve par la Couronne et rejetés. La règle à suivre soulève un point très délicat. Je crois que la loi anglaise contient une disposition de ce genre et j'aimerais à la soumettre à l'honorable ministre, afin qu'il décide de la règle à suivre. Comme je l'ai dit, la cour a maintenu que de tels aveux, ne pouvant pas être admis comme preuve, parce qu'ils ne sont pas volontaires, le tribunal ne doit pas essayer, en contre-interrogatoire, de les faire admettre comme tels. Il a été allégué, et le fait a une certaine portée sur la décision de cette question, que la raison sur laquelle repose le principe de droit pour l'exclusion des aveux en vertu du droit commun, est que les aveux de l'accusé ne sont pas admissibles, pour la bonne raison qu'il est censé ne pas parler, mais que, ce principe ayant été abandonné et la compétence de l'accusé à témoigner reconnue, il n'est pas à propos d'exclure ce genre de preuve, et il est loisible à l'accusé d'expliquer les circonstances qui ont motivé ses aveux. Ce sont des questions qu'a soulevées l'interprétation de la loi de la preuve, et je soumets à l'honorable ministre de la Justice qu'elles devraient être étudiées dès maintenant.

Il y a encore un point qui peut ne pas paraître très important, mais dont il est question dans la loi anglaise : le prévenu qui devient témoin à décharge sans faire une longue défense par l'assignation d'autres témoins, ne fait pas perdre à son avocat le droit de réplique au jury qu'il aurait eu s'il n'avait pas été placé dans le banc des témoins pour sa propre défense.

M. FOWLER : Il n'a pas ce privilège aujourd'hui, si le ministère public est représenté.

M. E. M. MACDONALD : Cela dépend en grande partie de la procédure dans les différentes provinces. Malgré ce que j'en pense, cette procédure peut bien n'être pas de la juridiction du Parlement. Ces questions me paraissent de la plus grave importance et je ferai remarquer à l'honorable ministre de la Justice la sagesse de les étudier simultanément avec les amendements proposés à la loi.

M. FOWLER : Je crois que le droit de réplique est décidé par le code. Quand le solliciteur général ou le procureur général comparaissent ou qu'ils sont représentés par substitut, ils ont le droit de réplique, que la défense ait fait entendre des témoins ou non. Il me semble que la proposition de l'honorable député comporte une injustice. Les soi-disants aveux sont rejetés par le tribunal et l'honorable député voudrait en tirer parti dans le contre-interrogatoire devant le jury. Si les aveux ne sont pas admissibles comme preuve devant le jury, comment pourrait-il les admettre dans le contre-interrogatoire ? La proposition me paraît absurde.

La seule objection que j'ai au bill est que je ne saisis pas très bien pourquoi l'on établit une distinction entre certaines catégories de procès, dans lesquels le mari et la femme sont témoins contraignables et ne le sont pas dans certains autres. Mon opinion est que sous aucune considération, quelle que soit la gravité de l'infraction, le mari et la femme ne doivent pas être contraints à rendre témoignage. Il ne s'agit pas tant de la gravité de l'infraction que de l'innocence ou de la culpabilité de l'accusé, de sorte que nous ne devrions pas selon moi, établir de distinctions dans les chefs d'accusation, mais les placer tous dans une seule et même catégorie et dans aucun cas ne contraindre le mari ou la femme à témoigner.

M. FITZPATRICK : Relativement aux propositions de l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald), je dois dire que l'intention de la loi est que le témoin est compétent dès qu'il est placé dans le banc des témoins, alors qu'il est soumis aux mêmes conditions que les autres témoins. Je ne vois pas pourquoi, parce qu'un individu, étant décrété d'accusation et se prévalant de la loi pour devenir témoin à décharge, il doit être exempté du contre-interrogatoire sur ses antécédents. Pourquoi jouirait-il de plus de privilèges qu'un autre témoin ? Le témoin doit être placé sur le même pied d'égalité que les autres, s'il en exige les mêmes privilèges.

M. R. L. BORDEN : Je dois avouer que je ne comprends pas encore la portée de l'article 3, si c'est l'intention de rendre le mari ou la femme contraignables dans une certaine catégorie de délits.

M. FITZPATRICK : Oui, c'était l'ancienne loi.

M. FOWLER.

M. R. L. BORDEN : C'était l'ancienne loi, mais si elle doit être amendée, je voudrais que ce fut en partant d'un principe logique. Prenons un exemple entre vingt autres que je pourrais choisir dans l'annexe (c.) Si un mari refuse le nécessaire à sa femme ou à ses enfants, la femme est non seulement un témoin compétent, mais un témoin contraignable. Mais si le mari est accusé des plus atroces cruautés envers sa femme ou ses enfants, la femme n'est pas un témoin compétent, et encore moins, un témoin contraignable. Cela ne paraît pas reposer sur un principe qui se recommande à notre sens de la justice.

M. STOCKTON : Je comprends que dans l'intention du ministre la femme pourra être entendue comme témoin, mais elle ne pourra y être contrainte.

M. R. L. BORDEN : Pas du tout.

M. FITZPATRICK : Comme témoin à décharge.

M. R. L. BORDEN : J'applique le mot " compétent " au témoin à charge. D'après ce que je comprends, la femme est toujours un témoin compétent.

Voici l'effet de l'amendement proposé par le ministre de la Justice—c'est un exemple que je cite entre beaucoup d'autres: Si un mari refuse le nécessaire à sa femme ou à ses enfants, la femme est, non seulement un témoin compétent, mais un témoin contraignable, à charge. Mais si le mari est accusé des plus atroces cruautés envers sa femme ou ses enfants, la femme n'est pas un témoin compétent, ni un témoin contraignable, à charge. Je ne vois pas sur quoi repose cette distinction.

M. FOWLER: Elle ne devrait pas exister.

M. R. L. BORDEN : Elle existe cependant, dans le projet de loi déposé par l'honorable ministre de la Justice. Dans l'article 174 et les autres articles mentionnés dans l'annexe (c) se trouve une longue série d'offenses, relativement auxquelles la femme est un témoin à charge compétent et contraignable. En dehors de ces offenses, la femme n'est ni compétente ni contraignable.

M. STOCKTON : Alors vous seriez d'avis de faire disparaître toute restriction?

M. BORDEN : Je ne demande pas que la femme soit contraignable, mais je dis que le mari et la femme devraient être compétents.

M. FITZPATRICK : Si cet amendement est voté, la femme ou le mari pourra être témoin à décharge ; mais il ne pourra pas y être contraint. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, voudrait que le mari et la femme fussent des témoins compétents, à charge et à décharge. Il fait aussi observer que si l'amendement proposé est adopté, le mari et la femme seront des té-

moins à décharge compétents, mais que pour certaines offenses énumérées dans l'annexe (c) du code pénal, l'un et l'autre sont témoins compétents à charge et à décharge.

M. R. L. BORDEN : Et contraignables.

M. FITZPATRICK : Et contraignables. Mon honorable ami explique aussi qu'avec la nouvelle loi, le mari et la femme pourraient être contraints à témoigner pour la poursuite, si un des conjoints était accusé de refuser le nécessaire à sa famille, mais que si le mari ou la femme était accusé de cruauté envers un enfant, de l'avoir frappé avec une arme ou avec le poing, l'autre conjoint ne serait pas admis à témoigner. Il ne voit pas de raison pour faire cette distinction. Mon honorable ami n'ignore pas que le manque de logique d'un grand nombre d'articles de notre code pénal mal digéré est bien connu des criminalistes. La logique est complètement absente du code pénal. Ce n'est qu'un ensemble de décrets votés séparément, au fur et à mesure que le besoin s'en faisait sentir.

Dans le cas particulier qui nous occupe, la raison de cette distinction, c'est que dans toutes ces causes résultant des relations entre mari et femme ou entre parents et enfants telles que cruauté envers un enfant, ou abandon ou mauvais traitements de la part du mari, il y a inévitablement absence de témoins autres que le mari ou la femme, et c'est pour cela que dans les offenses mentionnées dans l'annexe (c) le mari et la femme sont des témoins contraignables.

M. R. L. BORDEN : N'en serait-il pas de même, dans un cas de voies de fait ? Ne pourrait-on pas appliquer le même raisonnement au cas que j'ai mentionné ?

M. FITZPATRICK : Peut-être que oui, et peut-être que non.

M. R. L. BORDEN : Cela pourrait arriver dans certains cas.

M. FITZPATRICK : Oui.

M. R. L. BORDEN : Dans beaucoup de ces offenses il peut y avoir d'autres témoins.

M. FITZPATRICK : C'est possible.

M. R. L. BORDEN : On est tout aussi exposé à ne pouvoir rendre justice, faute de témoins dans un cas de cruauté envers un enfant, que dans un des autres cas énumérés à l'annexe (c). Ce n'est donc pas la raison de la distinction qui est faite. Je ne voudrais pas aller aussi loin que l'honorable ministre de la Justice et dire que notre code pénal manque absolument de logique. Je suppose qu'on s'est efforcé d'en baser les dispositions sur certains principes. C'est, du moins, ce que nous devrions faire chaque fois qu'il s'agit d'y introduire des amendements, et il me semble que c'est un principe raisonnable de demander que la femme ne puisse pas être contrainte à témoigner contre son mari, ou que le mari ne puisse pas être contraint à témoigner contre sa femme, mais que le mari et la femme soient tous deux des témoins compétents, à charge et à décharge, non seulement dans les cas énumérés dans l'annexe (c) mais dans toutes les offenses criminelles. C'est un principe clair, logique et qui contribuera plus à la bonne administration de la justice que l'amendement qu'on veut substituer à la loi actuelle.

M. FITZPATRICK : Le principe invoqué par mon honorable ami, va plus loin que tout ce qui existe actuellement dans tous les pays où la loi criminelle anglaise est en vigueur.

M. R. L. BORDEN : Nous avons dépassé la loi anglaise en 1891.

M. FITZPATRICK : Sans le savoir. Je suis convaincu que parmi ceux qui ont pris part à la discussion de cette loi, pas un seul ne supposait qu'un mari ou une femme pourrait être contraint à témoigner contre son conjoint, comme cela est arrivé dans la cause de la Reine contre Gosselin.

M. R. L. BORDEN : Je ne parlais pas de cela. J'ai voulu dire que nous avons devancé les autres pays en permettant à un accusé, devant une cour criminelle, d'être entendu comme témoin dans sa propre cause. Sous ce rapport, nous avons devancé la loi anglaise de sept ans. Je n'ai aucune objection à aller au delà de la loi anglaise, du moment qu'on m'expose un principe acceptable, d'après lequel on entend procéder.

M. FITZPATRICK: Je n'y verrais aucune objection, non plus, si j'étais certain que nous nous aventurons dans la bonne voie. Le but du présent bill est de laisser subsister la loi de 1891, sauf une disposition inutile et cruelle, dont la portée nous a été révélée dans la cause de la Reine contre Gosselin.

M. R. L. BORDEN : En décrétant que le mari ou la femme ne pourra être contraint à être témoin vous faites plus qu'annuler les effets de cette décision, vous déclarez que le mari ou la femme ne sera pas admis à témoigner. Je ne vois pas de raison plausible pour engager la Chambre à voter cet amendement.

M. L. G. McCARTHY: A-t-on donné quelque raison pour faire plus que remettre la loi dans l'état où l'on supposait qu'elle était avant cette décision de la cour suprême ?

M. FITZPATRICK : Notre intention est d'assimuler notre loi à celle d'Angleterre, et je crois qu'en agissant ainsi, nous avançons dans la bonne direction.

M. CLARKE : En examinant rapidement l'annexe (c) je ne vois pas qu'elle couvre le cas de voies de fait par un mari sur sa femme. Dans un cas semblable, la femme devrait être admise à témoigner contre son

mari, et je ne crois pas que le droit coutumier le permette. Une des premières lois autorisant la femme à témoigner, concerne les causes d'assaut par son mari, mais je ne vois pas que cet amendement lui donne ce droit.

M. FITZPATRICK : Quel est l'article du code pénal qui permet à la femme de témoigner contre son mari, dans une cause d'assaut ?

M. R. L. BORDEN : La loi de la preuve, sans cet amendement, le permettrait.

M. CLARKE : Je ne me rappelle pas exactement l'article, mais je sais qu'autrefois, il y avait une disposition spéciale à cet effet.

M. FITZPATRICK : A moins que ce ne soit en vertu de la loi que nous demandons à modifier en ce moment, je ne crois pas que le mari ou la femme soit un témoin compétent, même dans une cause d'assaut, sauf en vertu du droit coutumier.

M. CLARKE : Dans une cause d'assaut simple ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. CLARKE : Une des premières dispositions de la loi de la preuve a été d'augmenter la protection de la femme en lui permettant d'être témoin dans une cause d'assaut intentée par elle.

M. FOWLER: Dans la pratique, les femmes ne témoignent pas, comme en font foi les registres de toutes les cours de police des villes.

M. FITZPATRICK : Il ne s'agit pas de savoir si elles témoignent ou non ; je demande si un article de la loi le leur permet.

M. R. L. BORDEN : En réponse à l'honorable député (M. Clarke) je puis dire qu'il n'était pas nécessaire de statuer sur ce point dans le code pénal, puisque la loi de la preuve permet au mari de témoigner contre sa femme et à la femme contre son mari, mais si on modifie la loi de la preuve de manière à rendre la femme incompétente à témoigner contre son mari, on arrive exactement au résultat mentionné par mon honorable ami (M. Clarke).

Sur l'article 2.

M. E. M. MACDONALD : A propos du contre-interrogatoire à faire subir à l'accusé, le ministre prétend-t-il qu'il ne serait pas expédient de modifier la loi de manière à permettre à la partie adverse de l'interroger sur ses antécédents, ou le ministre a-t-il dit simplement que la compétence d'un témoin implique le droit d'interroger un témoin sur ses antécédents et les peines qu'il a pu subir ?

M. FITZPATRICK : Si un témoin vient de lui-même offrir son témoignage, il doit en supporter toutes les conséquences.

M. STOCKTON : Mais lorsqu'il est contraint ?

M. FITZPATRICK : C'est autre chose. Mais si le mari ou la femme est témoin volontaire, il n'a pas d'autres privilèges que les témoins ordinaires. L'honorable député d'Essex (M. Clarke) a parlé des causes d'assaut et je lui ai demandé quel article du code pénal permet au mari ou à la femme d'être entendu comme témoin dans ces causes. Il n'y en a pas, et sur ce point, la loi reste ce qu'elle était; le paragraphe 4 y pourvoit; ces causes relevant du droit coutumier.

M. CLARKE : Alors, cela répond à mon objection. D'après le droit coutumier, la femme ne peut jamais témoigner contre son mari.

M. FITZPATRICK : Dans les causes d'assaut.

M. CLARKE : Aux termes de l'ancienne loi, la femme était un témoin compétent contre son mari et pouvait témoigner dans tous les cas, si elle le jugeait à propos. En examinant les lois criminelles antérieures au code pénal, je suis convaincu qu'on y trouverait une disposition expresse décrétant que la femme est un témoin compétent dans une cause d'assaut contre son mari. Cette disposition ne se retrouve pas dans le code; elle était inutile puisque la femme était un témoin compétent, dans tous les cas. A cette époque, on ne soupçonnait pas que la loi pourrait être interprétée comme elle l'a été dans la cause de Gosselin.

J'ai toujours compris qu'aux termes de la loi de la preuve, la femme était un témoin compétent, soit à charge, soit à décharge et il n'y avait pas de nécessité de faire une disposition expresse pour les causes d'assaut. Si je comprends bien, grâce à cet amendement, un homme pourra rouer sa femme de coups et elle ne pourra pas venir en témoigner devant le tribunal. Si le cas est clairement prévu, je ne vois pas d'objection à l'adoption de l'amendement.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami n'ignore pas que la loi de la preuve est bien subséquente au code pénal. Il y a bien longtemps, lors de mes débuts au barreau, la compétence de la femme ou du mari comme témoin, dans une cause d'assaut, était universellement reconnue.

(Il est fait rapport du bill à la Chambre.)

## ADOPTION DU BILL RELATIF AUX JUGES DES TRIBUNAUX PROVINCIAUX.

Le projet de loi (bill n° 83) relatif aux juges des tribunaux provinciaux (M. Fitzpatrick) est lu pour la 2e fois et la Chambre décide de se former en comité pour l'examiner.

Sur l'article 1er.

M. GALLIHER : Dans la Colombie-Anglaise, il arrive quelquefois que les frais de

voyage des juges de cour de comté dépassent le maximum fixé ici. Les frais de voyage des juges seront-ils limités à une certaine somme par année ?

M. FITZPATRICK : Le but du présent amendement est de faire disparaître la limite imposée par la loi de l'an dernier, relative aux frais de voyages des juges. La loi disait que chaque juge aurait droit à $6 par jour, en plus de ses frais de déplacement, mais dans le cas des juges de cour de comté, elle fixait une limite de $200 qui ne devait pas être dépassée; de sorte qu'un juge dont les dépenses réelles excéderaient cette somme ne pourrait recevoir que $200, tandis que toutes les dépenses des autres juges seraient payées.

M. MONK : Aux termes de cet article, un juge siégeant en revision à Montréal ou à Québec, avant de faire une demande de paiement, est obligé de la faire certifier par son collègue, le juge en chef. Je suppose que ces juges viennent à Montréal ou à Québec, lorsque le juge en chef les demande par lettre. Est-ce que la production de cette lettre ne devrait pas suffire, sans obliger le juge à faire certifier son compte par le juge en chef ?

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami sait bien que cette disposition n'est pas nouvelle du tout. Elle fait partie de la loi depuis plusieurs années. On avait prétendu que certains juges se faisaient payer pour le maximum de jours d'absence, tandis qu'en réalité, il ne sortaient pas de chez eux. Cet article décrète simplement que lorsqu'un juge d'un district rural sera appelé à siéger en revision à Montréal ou à Québec, il devra produire la lettre du juge en chef qui le mande, ainsi qu'un certificat du même juge en chef, attestant qu'il a siégé tel nombre de jours. Cette loi est en vigueur depuis un certain nombre d'années, mais je suis bien prêt à examiner la question de savoir si elle ne devrait pas être modifiée. Aucun juge ne s'en est plaint. Quand un juge est appelé à siéger en revision, je ne vois pas pourquoi le juge en chef qui l'a fait venir, ne dirait pas: Il est venu à ma demande et il a siégé tant de jours.

M. MONK : Il me semble qu'il y a une distinction à faire. Cette loi dont parle l'honorable ministre de la Justice n'est pas très ancienne, puisqu'elle a été adoptée depuis que je siège dans cette Chambre. Dans la province de Québec certains juges nommés pour des districts ruraux siègent à Montréal et à Québec, et donnent pour raison que leur présence est requise, surtout à Montréal, où il y a toujours plus de travail que les juges n'en peuvent faire. Mais dans le cas actuel, il s'agit de juges qui viennent à Montréal dans un but défini—non pour aider aux autres juges, mais pour siéger en revision. Lorsqu'ils font leur demande pour frais de voyage, ils doivent produire, au ministère de la Justice, non seulement la lettre qui les mande à Montréal ou à Québec, mais aussi un certificat du juge en chef attestant que leur présence était nécessaire. Certains juges trouvent cette formalité excessive ; on ne l'exige pas des fonctionnaires ordinaires.

M. FOWLER : Pourquoi les juges de cours de districts, dans Ontario, reçoivent-ils une allocation additionnelle ?

M. FITZPATRICK : Je ne suis pas très au courant de leurs fonctions, mais leur juridiction s'étend sur une superficie beaucoup plus étendue que celle des juges de comté. Quelques-uns des honorables députés d'Ontario pourront peut-être fournir des explications plus complètes.

M. FOWLER : Je me suis adressé à un député d'Ontario et il m'a répondu qu'il ne savait pas qu'il y eût des juges de cour de district, dans cette province.

M. SPROULE : Ces juges sont obligés de voyager dans les nouveaux districts de la province qui sont très grands ; les chemins sont mauvais et les dépenses très élevées. Ils avaient toujours reçu une allocation spéciale, en plus de celle accordée aux autres juges, et c'est par oubli qu'elle a été omise de la loi actuelle.

M. BOYCE : A titre de représentant d'un vaste district non organisé, je puis dire qu'il y a une énorme différence entre la somme de travail imposée à un de ces juges de cour de district, et celle qu'on exige d'un juge de cour de comté dans les parties colonisées d'Ontario. Les premiers ont à parcourir de vastes territoires au prix de fortes dépenses et de grandes fatigues. En 1898, une allocation additionnelle fut accordée à ces juges, en raison des grandes distances qu'ils avaient à parcourir, des fortes dépenses qu'ils étaient obligés de faire et du grand nombre de cours qu'ils avaient à présider, mais par suite d'une distraction, cette allocation de $500 fut omise de la loi votée l'an dernier. Cette distraction a eu pour effet de priver ces juges de cette somme de $500, que le Parlement avait l'intention de leur accorder, et ils se trouvent à ne recevoir que $100 de plus qu'auparavant. Je ferai remarquer qu'aux termes du chapitre 109 des statuts revisés d'Ontario, leur juridiction est virtuellement la même que celle des juges de haute cour, et comme leurs dépenses sont beaucoup plus fortes, c'est leur causer un tort financier considérable que de les mettre sur le même pied quant aux frais de voyages.

M. FOWLER : Je considère que cette allocation additionnelle est tout à fait inutile. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, il y a à peine un juge de cour de comté dans toute la province, qui gagne son salaire. Ils sont beaucoup trop nombreux dans bien des comtés. Il y en a trois dans quelques-uns, et deux dans plusieurs autres. L'un des deux doit avoir très peu de travail à

faire. Un juge de cour de comté qui reçoit $3,000 par année est bien payé, et il peut bien voyager à travers ces grands districts comme celui que représente l'honorable député de Parry-Sound et Algoma. Pour ma part, je proteste contre cette augmentation.

M. L. G. McCARTHY : Je n'hésite aucunement à différer d'opinion avec l'honorable député qui vient de prendre la parole (M. Fowler). Il n'y a pas le moindre doute que les magistrats chargés de l'administration de la loi dans la partie septentrionale d'Ontario méritent de recevoir, pour leurs frais de voyages, une allocation beaucoup plus élevée que celle qui est accordée aux juges de cour de comté qui exercent leur ministère dans des districts où les communications par chemin de fer sont parfaites et qui peuvent facilement aller siéger une journée dans un endroit et retourner chez eux le lendemain. Mais dans certains districts, comme celui de Nipissing, et celui d'Algoma, les conditions sont bien différentes, comme l'a expliqué mon honorable ami (M. Boyce).

Par la loi votée à la dernière session, les juges de cour de district sont privés de l'allocation qui leur était précédemment accordée et par conséquent, ils se trouvent à n'avoir pas bénficié de l'augmentation de traitement que le Parlement était dans l'intention de leur voter. Cet amendement ne fait que les remettre dans la situation où ils auraient été sans cette omission.

M. FOWLER : Les juges de la cour suprême ont aussi perdu leurs allocations de voyages. Les juges de la cour suprême du Nouveau-Brunswick ont toujours eu une allocation de $100 par circuit pour frais de voyages et le juge de la cour de l'échiquier recevait une allocation de $1,400 par année, de sorte que l'augmentation de $2,000 ne lui a rapporté que $600 par année. Ces juges de cour de districts reçoivent une augmentation de traitement de $600 et renoncent à leur allocation de $500, pour frais de voyages, de sorte qu'il leur reste un excédent de $100. Puisqu'ils ont accepté ces positions avec un traitement de $2,000, ils devraient consentir à les conserver pour $3,000. Si le Gouvernement éprouve des difficultés à remplir les vacances, c'est parce qu'il sera embarrassé pour faire un choix parmi les nombreux aspirants. Je considère qu'un traitement de $3,000 est considérablement plus élevé que la moyenne des revenus d'un avocat, même dans la province d'Ontario et je considère aussi que c'est une rémunération bien raisonnable pour le travail qu'a à faire un juge de cour de comté.

M. BOYCE : L'honorable député ne me paraît pas poser la question bien clairement. Comme l'a expliqué l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) il s'agit simplement de remettre ces juges de cour de district dans la situation où ils se trouvaient avant l'adoption de la loi de l'an dernier, dans laquelle, par inadvertance, ils ont été privés de l'augmentation de traitement que le Parlement était dans l'intention de leur donner. Si l'on admet que les fonctions des juges de cour de districts sont aussi importantes que celles des juges de cour de comté, convient-il de les mettre dans une condition inférieure ? La plus simple justice veut que cet amendement soit voté.

M. A. C. MACDONELL : L'honorable député d'Albert et King (M. Fowler) peut connaître parfaitement les besoins de la province du Nouveau-Brunswick, mais il n'est certainement pas au courant de la situation dans Ontario. Il me permettra de lui faire observer que les juges dont ce projet de loi augmente l'allocation de voyages de $500, ont les mêmes attributions que les juges de la haute cour, en même temps que celles d'une cour de comté et d'une cour de division.

Ils exercent leur ministère dans la partie septentrionale d'Ontario, sur un territoire qui a quelquefois mille milles de l'est à l'ouest. Leurs frais de voyages sont considérables, car les déplacements dans cette partie du pays sont très coûteux. A beaucoup d'endroits, il n'y a pas de chemin de fer et les juges sont obligés de se procurer d'autres moyens de transport pour aller tenir la cour d'une localité à l'autre. La Chambre peut être certaine que la somme de $500 que leur accorde ce bill est à peine suffisante pour payer leurs frais de voyages. Si l'allocation était diminuée, leurs appointements si légitimement gagnés en seraient réduits d'autant. Je considère que le bill ne fait que réparer une erreur de la dernière session et qu'il est très juste.

M. FOWLER : Je suis convaincu que les frais de voyages de ces juges ne représentent pas la moitié de cette somme.

M. A. C. MACDONELL : Oh ! oh !

M. BOYCE : Je demande pardon à...

M. FOWLER : Mon honorable ami me paraît bien affirmatif. J'ignore s'il caresse l'espoir d'occuper un jour une de ces positions. Je sais ce que c'est que de voyager ; j'ai voyagé autant probablement, qu'aucun de ces juges, et je suis persuadé qu'ils sont loin de dépenser $500 en frais de voyages. Leur traitement est bien suffisant.

M. INGRAM : Je profite de l'occasion pour corroborer ce que vient de dire l'honorable député d'Albert-et-King au sujet du nombre des juges de cour de comté. Mes remarques ne visent naturellement, que la province d'Ontario. Quant aux juges de cour de district, je considère que cet amendement ne fait que leur rendre justice et je suis prêt à l'appuyer. Mais pour ce qui concerne les juges de cour de comté, dans les anciennes parties de la province je dis qu'ils sont trop nombreux.

Le très honorable premier ministre n'a pas l'air de me croire, mais je vais lui en fournir la preuve. Prenons comme exemple, le comté d'Elgin, que je représente. Nous avons là, deux juges. Quand le plus ancien a pris sa retraite, son collègue est venu trouver le ministre de la Justice pour lui dire qu'il était prêt à faire seul tout le travail judiciaire du comté et qu'il ne serait pas nécessaire d'en nommer un nouveau. Je le tiens du juge lui-même. Malgré cela, le Gouvernement dans sa sagesse, nomma un deuxième juge. Je félicite le Gouvernement du choix qu'il a fait, car c'est un excellent juge qui fait honneur à la position. Je n'ai rien à dire contre ce choix, mais je reproche au Gouvernement de nommer trop de juges, et d'en payer deux où un seul suffirait. De plus, ce que je viens de dire de l'autre juge de ce comté ne peut pas être pris en mauvaise part ni être considéré comme une attaque inspirée par l'esprit de parti, car ce juge est conservateur comme moi et a été nommé par le gouvernement conservateur.

M. FITZPATRICK : Vous n'êtes pas un conservateur.

M. INGRAM : L'honorable ministre préférerait m'appliquer l'épithète de tory. La principale occupation du deuxième juge est de jouer le "golf" en été et le "curling" en hiver. Les cas de ce genre sont trop fréquents dans Ontario. Si les juges des cours de comté ne sont pas suffisamment rétribués, je ne m'oppose pas à ce que leur traitement soit augmenté, mais il faudrait en même temps en diminuer le nombre. Je crois avoir établi ma proposition par le témoignage même d'un de ces juges et je ne crois pas que l'honorable ministre de la Justice veuille le récuser.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai fait un signe de désapprobation quand l'honorable député a prétendu qu'il y a trop de juges de cour de comté dans les anciennes parties d'Ontario. Je me suis permis de différer d'opinion avec lui sur ce point parce que je ne puis m'empêcher de croire que s'il y en avait trop le nouveau gouvernement d'Ontario s'empresserait d'en diminuer le nombre. Le gouvernement fédéral n'a rien à voir dans le nombre des juges ; cela regarde les législatures provinciales.

M. R. L. BORDEN : Je vois avec plaisir l'honorable premier ministre faire cette distinction entre l'ancien gouvernement d'Ontario et le nouveau. Je suis convaincu qu'il croit que l'ancien gouvernement n'aurait pas fait cesser un abus de ce genre, et que si l'abus existait, le nouveau gouvernement le ferait cesser.

M. INGRAM : Je suis aussi de cet avis. Le nouveau gouvernement d'Ontario a déjà accompli plusieurs réformes et je ne doute pas qu'il saisira la première occasion de diminuer le nombre des juges et de mettre ainsi l'honorable premier ministre d'accord avec moi, sur ce point.

Sir WILFRID LAURIER : Mais d'ici là, l'honorable député ne m'en voudra pas si je prends parti pour le gouvernement d'Ontario, contre lui.

M. FOWLER : Je suis informé que les juges des cours de district, en plus de leur traitement, reçoivent des honoraires qui représentent, à la fin de l'année, une somme très élevée. Je désirerais savoir quels honoraires reçoivent ces juges, et quelle somme ces honoraires représentent dans une année.

M. FITZPATRICK : Je ne suis pas en état de dire à quel chiffre s'élèvent ces honoraires, dans un comté en particulier, mais je puis en donner une idée en disant que dans quelques-unes des villes les plus importantes, comme Toronto, Hamilton et Ottawa, ces honoraires ont été changés en un traitement fixe. A Ottawa, ils ont été remplacés par une somme de $1,000, je crois.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi étaient accordés ces honoraires ?

M. FITZPATRICK : Pour des travaux relatifs à la cour de subrogation. C'est un mode de procédure que j'ignore complètement. Tout ce que je sais, c'est que c'est la coutume, dans Ontario, d'accorder des honoraires aux juges des cours de comté, sur les procédures devant la cour de subrogation. Ces honoraires sont payés par les parties en causes ou par la province.

M. MONK : La question des allocations est toujours délicate, mais puisque nous en sommes sur ce sujet, je rappellerai au ministre de la Justice et à l'honorable premier ministre qu'un grave oubli a été commis l'an dernier, au détriment des juges de la cour de circuit de Montréal. J'espère que mon très honorable ami ne fera pas de signes de désapprobation, si je dis que le traitement de ces juges devrait être augmenté proportionnellement aux autres. L'honorable ministre de la Justice n'ignore pas que ces juges ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent faire. Ils sont au nombre de trois, et leur juridiction est très étendue. Ils sont occupés d'un bout de l'année à l'autre.

M. FITZPATRICK : Tous les trois ?

M. MONK : Certainement. La province de Québec n'a pas eu l'avantage d'avoir un gouvernement aussi parfait que celui d'Ontario, et le nombre de nos juges est insuffisant. Mais pour parler sérieusement, il n'y a pas le moindre doute que ces trois juges auraient dû participer à l'augmentation générale. Leurs fonctions sont très importantes et je crois que l'honorable ministre de la Justice a reçu des relevés qui prouvent qu'ils sont très occupés toute l'année. La vie est beaucoup plus chère qu'autrefois, à Montréal, et un juge de la cour de circuit ne peut guère y vivre avec un traitement

inférieur à $4,000. Je crois que le conseil du barreau de Montréal s'est occupé de la question récemment et qu'un mémoire a été adressé au ministre de la Justice. J'espère que ces magistrats recevront une rémunération proportionnée au travail qu'ils ont à faire.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami n'ignore pas que la juridiction d'un juge de la cour de circuit, à Montréal n'est pas aussi étendue que celle d'un juge de cour de comté, à Toronto, et le traitement est le même dans les deux cas.

M. MONK : A Toronto, ces juges consacrent-ils tout leur temps à l'exercice de leurs fonctions judiciaires ?

M. FITZPATRICK : On me dit que oui. Je comprends que le champ de golf de Saint-Thomas, offre beaucoup d'attraits, mais on peut remédier à cela par d'autres moyens.

M. R. L. BORDEN : Les juges ne reçoivent pas d'allocation de voyages pour aller au champ de golf ?

M. MONK : Quant il s'agit du traitement d'un juge, on doit toujours tenir compte du coût de la vie dans la localité où il exerce son ministère. Bien qu'il n'y ait peut-être pas beaucoup de différence, sous ce rapport, entre Toronto et Montréal, je suis convaincu que tous ceux qui voudront se donner la peine d'étudier la question admettront qu'il n'est pas possible à un juge ayant la juridiction des juges de la cour de circuit de Montréal, de vivre décemment avec le traitement qu'ils reçoivent actuellement. Je n'oserais pas l'affirmer, mais je crois que les magistrats de police de Montréal sont mieux payés que ces juges.

M. FITZPATRICK : Ils reçoivent $4,000.

M. MONK : A moins de $4,000 un juge à Montréal ne peut pas vivre sur le ton qui convient à sa position.

M. FOWLER : Je crois que les juges des cours de district, en plus des honoraires de subrogation, se font encore un revenu important en revisant les listes électorales tous les ans. Je ne serais pas étonné si toutes ces sources de revenus réunies équivalaient au traitement d'un juge de la cour suprême, dans les Provinces maritimes.

M. BOYCE : Aux termes de la loi, la revision des listes ne revient pas de droit aux juges des cours de districts. Dans quelques-uns des districts non organisés, il y a des magistrats stipendiaires et ce sont eux qui font la revision dans le district de Muskoka, d'Algoma et je crois aussi dans celui de Nipissing. On ne peut donc pas dire que dans tous les cas les honoraires attachés à ces fonctions reviennent aux juges des cours de districts. Le plus souvent, ils vont aux magistrats stipendiaires.

M. E. M. MACDONALD : L'honorable ministre de la Justice peut-il dire pourquoi au deuxième paragraphe de cet article, il fait une exception à l'égard des juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse en leur retranchant toute allocation de voyages. Il n'y a pas de loi qui oblige les juges à résider à Halifax et nous en avons eu qui habitaient d'autres villes importantes de la province. Je ne vois pas pourquoi le barreau des districts ruraux aurait à souffrir de cette restriction imposée aux juges qui n'habitent pas la capitale. Les cours de la Nouvelle-Ecosse siègent surtout en hiver, et pendant trois ou quatre mois de l'année, les juges sont obligés d'y demeurer. Durant le reste de l'année, il n'est pas nécessaire d'avoir plusieurs juges à Halifax, car ils se sont entendus entre eux pour siéger en chambre, chacun deux mois, à tour de rôle.

Puisque nous avons dans la Nouvelle-Ecosse des juges qui demeurent et ont toujours demeuré depuis leur nomination dans d'autres localités qu'Halifax, les avocats qui habitent les mêmes comtés, ou à proximité, ne devraient pas être privés de cet avantage dont ils ont joui jusqu'à présent. Or, c'est l'effet qu'aura la nouvelle loi, car ces juges iront naturellement demeurer à Halifax, si leur séjour dans une autre ville doit leur occasionner un surcroît de dépense.

Je ne crois pas que cette restriction existe au Nouveau-Brunswick où la cour siège à Fredericton. Je ne vois rien dans la loi qui dise que si un juge habite ailleurs qu'à Fredericton, il sera privé de l'allocation de voyages que reçoivent les juges des autres provinces. Cette exception, pour la Nouvelle-Ecosse, me paraît injuste. Je ne parle pas tant pour les juges que pour les avocats des districts ruraux qui devraient continuer à avoir l'avantage d'avoir un juge à proximité. Grâce à ce changement nous serons obligés d'avoir continuellement recours aux avocats d'Halifax, car les juges iront tous demeurer dans cette ville.

M. R. L. BORDEN : L'effet ne sera-t-il pas plutôt tout contraire :

> . . . ne recevra d'allocation de voyage pour sa présence en audience ou en chambre en la cité d'Halifax.

De cette manière il siégera de préférence en chambre dans la localité qu'il habite. Si on lui accorde une allocation de voyage, il ira à Halifax.

M. E. M. MACDONALD : Je crois que les juges, quand ils sont à Halifax, reçoivent une allocation ; mais on a laissé entendre qu'ils n'y auront plus droit, s'ils habitent la province, et par conséquent, ils iront se fixer à Halifax.

M. R. L. BORDEN : Je prétends, au contraire, que la nouvelle loi aura pour effet d'engager les juges à siéger en Chambre dans la localité où ils résident. Ils ne recevront plus d'allocations pour aller à Halifax et, par conséquent, ils siégeront en chambre, chez eux.

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami sait comme moi comment les choses se passent. On a établi le tour de rôle et chaque juge siège en chambre pendant un certain temps. Je ne crois pas qu'ils consentent à faire de nouvelles règles.

M. R. L. BORDEN : Ces règles sont faites par les juges eux-mêmes. Ils peuvent les modifier et décider qu'un juge siégera en chambre, dans la ville où il réside.

M. FOWLER : Il y a encore autre chose au sujet de cette allocation aux juges des cours de district.

Les juges de cours de comté du Nouveau-Brunswick, à l'exception du comté de Saint-Jean, ont plus d'un comté sous leur juridiction et ils recevaient une allocation pour chaque audience tenue dans un comté autre que celui où ils habitaient. Ces allocations leur furent retranchées quand leur traitement fut augmenté. Ce qui est juste pour les uns, devrait être juste pour les autres, et je répète que ces juges de cour de district ne devraient pas recevoir l'allocation proposée par ce bill. Il y aurait plus de raison de l'accorder dans le Nouveau-Brunswick que dans Ontario, puisque dans cette dernière province, le traitement des juges est encore augmenté du fait des honoraires qu'ils perçoivent en plus de leurs appointements fixes. Dans le Nouveau-Brunswick, les juges de cour de comté ne touchent rien en dehors de leur traitement de $3,000 par an. On me dit que dans Ontario, certains juges de cour de districts reçoivent autant que des juges de la haute cour ou de la cour suprême, du fait de ces honoraires. Si l'on croit juste d'accorder cette allocation, qu'on se montre également juste pour les juges du Nouveau-Brunswick et qu'on leur rende les allocations de voyages qu'ils recevaient auparavant et qui étaient de $6 par jour. Ces juges de cour de district, aux termes du présent projet de loi, recevront leurs allocations en plus des $6 par jour, qu'ils reçoivent actuellement, n'est-ce pas ?

M. FITZPATRICK : Ils reçoivent une somme additionnelle de $500, plus $6 par jour.

M. FOWLER : $500 et $6 par jour ?

M. FITZPATRICK : Oui ; c'est ce qu'ils avaient d'après l'ancienne loi.

M. FOWLER : C'est encore pire ; cette augmentation ne devrait pas être accordée.

M. A. C. MACDONELL : A entendre l'honorable député (M. Fowler) on pourrait croire qu'il aspire à une de ces positions auxquelles il cherche à attacher ce surcroît d'allocation, dans le Nouveau-Brunswick. Les juges de cour de district d'Ontario exercent leur ministère sur un territoire plus étendu que toute la province du Nouveau-Brunswick. On pourrait faire valser deux ou trois Nouveau-Brunswick dans le district d'Algoma.

L'honorable député (M. Fowler) ne connait rien de cette question, car il ne parlerait pas comme il vient de le faire des frais de voyages dans cette partie du pays. Ces juges de district n'auront certainement pas trop de toute l'allocation qui leur est accordée par ce bill pour aller tenir des audiences dans leur district. Quant aux honoraires dont parle mon honorable ami, s'ils en reçoivent, le gouvernement fédéral ne les paie certainement pas. Les honoraires de subrogation sont payés par le gouvernement provincial ; ce sont les municipalités qui paient pour la revision des listes, et d'ailleurs, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) ce travail est généralement confié aux magistrats stipendiaires.

M. FOWLER : Mon honorable ami oublie que dans les petits pots se trouvent les bons onguents, et que le Nouveau-Brunswick compte par la qualité et non par la quantité. Alors ces juges continueront à recevoir des allocations de voyages ?

M. FITZPATRICK : Je me suis trompé, il y a un instant. Si mon honorable ami veut bien lire l'article, il verra qu'il y est dit :

Il sera payé aux juges pour frais de voyages les sommes suivantes, savoir :

(a) A chaque juge d'une cour supérieure, chaque juge local de la cour de l'échiquier en amirauté et à chaque juge d'une cour de comté, sauf ainsi qu'il est en la présente loi autrement prévu, en sus de ses frais de déplacement, la somme de six piastres pour chaque jour.

En plus de cela, il y a une disposition spéciale pour les juges de district.

M. E. M. MACDONALD : J'aimerais à savoir de l'honorable ministre de la Justice ce qu'il entend par l'expression " chef-lieu du comté ou groupe de comtés " qui se trouve au paragraphe 3. Cela veut-il dire que le juge d'un district composé de deux comtés ne recevra aucune allocation de voyages pour ses vacations en audience, dans un autre comté de son district que celui dans lequel il réside, ou cette expression a-t-elle une autre signification?

M. FITZPATRICK : Dans le chef-lieu du comté ou le chef-lieu du groupe de comtés.

M. R. L. BORDEN : Je saisis parfaitement le sens de l'objection que soulève l'honorable député de Pictou, mais j'avoue que je ne comprends rien à la réponse du ministre. Qu'est-ce que le chef-lieu d'un groupe de comtés? Je ne connais pas une seule ville de la Nouvelle-Ecosse qui réponde à cette désignation.

M. FITZPATRICK : Cela se rapporte plus particulièrement à Ontario.

M. R. L. BORDEN : Il n'existe rien de tel dans la Nouvelle-Ecosse. Dans cette province un seul juge est nommé pour deux ou trois comtés. Il y a, par exemple, Dig-

by, Annapolis et Yarmouth ; or Digby a son chef-lieu,—il en a même deux—Yarmouth a son chef-lieu et Annapolis a aussi son chef-lieu, mais il n'y a pas de ville qu'on puisse appeler le chef-lieu de ce groupe de comtés et c'est ce qui pourrait faire naître la difficulté que signale l'honorable député de Pictou, si cette loi doit s'appliquer à la Nouvelle-Ecosse.

M. FITZPATRICK : Les unions dont il est ici question se trouvent dans Ontario où il existe des unions de municipalités de plusieurs comtés qui ont chacune un chef-lieu commun.

M. COCHRANE : La ville de Cobourg est le chef-lieu des comtés de Northumberland et de Durham.

M. FOWLER : Pourquoi laisse-t-on au Gouverneur en conseil le soin de fixer les allocations de voyages des juges dans le territoire du Yukon ?

M. FITZPATRICK : Parce qu'il est presque impossible de fixer une allocation déterminée. D'ailleurs, les juges voyagent très peu, au Yukon. Je crois que l'an dernier, l'ensemble des frais de voyages n'a pas dépassé $200 ou $300.

Nous avons cru préférable de laisser les choses dans le même état et je ne vois pas de raison pour ne pas laisser à l'exécutif le soin de décider pour le mieux sur chaque cas qui se présente. Les frais de voyages dans le Yukon sont presque nuls.

Sur l'article 2 :

A l'effet d'autoriser et de ratifier les paiements ci-dessus faits en allocations de voyages aux juges des cours de comté dans les provinces de Manitoba et de la Colombie-Britannique, la présente loi sera censée être entrée en vigueur le vingtième jour de juillet mil neuf cent cinq et sera tenue pour autorisation suffisante de tous les paiements faits à ces juges sous l'autorité de tout décret du conseil rendu après cette date.

M. FITZPATRICK : Cet article me concerne, pour ainsi dire, personnellement. Après m'être rendu compte de l'opération de la loi dans le Manitoba et la Colombie-Anglaise où les juges ont de grandes distances à parcourir, et après avoir constaté qu'un de ces juges, au retour d'un voyage à travers son district, avait épuisé l'allocation que la loi m'autorisait à lui donner, j'ai dû m'adresser à mes collègues et j'ai obtenu un arrêté du conseil pour indemniser ces juges, qui sont dans une situation exceptionnelle, des dépenses qu'ils ont réellement faites.

M. FOWLER : Cet article ne s'applique qu'à ce qui est déjà fait ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. FOWLER : Et pour l'avenir ?

M. FITZPATRICK : La loi suivra son cours : $6 par jour.

M. R. L. BORDEN.

M. W. J. ROCHE : J'aimerais à savoir du ministre de la Justice s'il est vrai qu'aux termes de la loi de l'an dernier, le premier juge de cour de comté, à Halifax, Sydney, Saint-Jean et Toronto, reçoit $3,500 par année, et celui de Winnipeg $3,000 seulement. Il me semble que dans une ville populeuse comme Winnipeg où les devoirs d'un juge sont beaucoup plus onéreux que dans plusieurs des villes que je viens de mentionner, le traitement devrait au moins être le même.

M. FITZPATRICK : Il y a plusieurs années que la loi fixe à $3,500 le traitement des juges de cour de comté de Toronto, d'Halifax, de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et du comté de Queen (île du Prince-Edouard).

M. W. J. ROCHE : La chose peut exister depuis longtemps, mais l'honorable ministre de la Justice ne croit-il pas que c'est une injustice envers le premier juge d'une ville comme Winnipeg ?

M. FITZPATRICK : Si l'honorable député tient à avoir mon opinion personnelle, je n'ai aucune objection à lui dire que les juges du Manitoba mériteraient d'obtenir une augmentation de traitement, mais je n'exprime, en ce moment, que mon opinion personnelle.

M. W. J. ROCHE: Un juge de la cour supérieure peut prendre sa retraite avec traitement entier à 70 ans, et un juge de cour de comté ne le peut qu'à 75 ans. Est-ce parce qu'un juge de cour de comté est supposé être intellectuellement mieux doué qu'un autre, qu'on le garde en service cinq ans de plus ?

M. FITZPATRICK : On a toujours fait cette distinction entre les juges de cour de comté et les autres, sous le rapport de la mise à la retraite, et je ne vois pas, dans le moment, de raison pour modifier la loi sur ce point.

M. BOYCE : L'article 2 s'appliquera-t-il aux allocations de voyage de l'an dernier, pour les juges de cour de district ?

M. FITZPATRICK : Non, la loi n'aura d'effet rétroactif qu'à l'égard des juges de la Colombie-Anglaise et du Manitoba, qui ont été mis dans une situation exceptionnellement désavantageuse. Pour les juges de cour de comté des autres provinces et les juges de cour de district d'Ontario, la loi n'aura d'effet que du jour où elle sera sanctionnée.

M. FOWLER : L'an dernier ces juges de cour de district ont-il reçu une allocation de voyage de $6 par jour ?

M. FITZPATRICK : Oui, jusqu'à concurrence de $200.

(Il est fait rapport du bill à la Chambre ; il est lu pour la 3e fois et adopté.)

## 2e LECTURE DU BILL RELATIF AU SENAT ET A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du bill n° 97 tendant à modifier la loi sur le Sénat et la Chambre des communes.

M. GILBERT H. McINTYRE (Perth-sud): Le sujet du présent bill n'exige pas de longs commentaires, mais il y a une observation que je désire faire au ministre de la Justice. Celui-ci, lorsqu'il a déposé ce projet de loi a déclaré que, par une inadvertance de sa part, on n'avait pas incorporé dans la loi de la dernière session une disposition relative au paiement de l'indemnité aux députés dont l'absence serait causée par la maladie. Je veux bien croire qu'il y a eu un oubli et que cette disposition aurait été adoptée en passant par la filière ordinaire, si on l'eût inscrite dans le projet de loi déposé à la dernière session. Cependant, les uns n'ont peut-être pas cru à un oubli ; cette omission a pu sembler volontaire tout comme la suppression de l'indemnité de transport qui a été faite à dessein. J'ignore si cette idée a prévalu, mais je conçois un raisonnement qui la rendrait plausible. Aux termes de l'ancienne loi, les députés qui étaient malades à Ottawa au cours de la session recevaient leur indemnité, ce qui semblait légitime vu qu'à cette époque le chiffre n'en était pas très élevé et que plusieurs intéressés le croyaient tout à fait insuffisant. On pourrait croire, avec un semblant de raison, qu'on ne jugea pas nécessaire de maintenir cette allocation dans les cas de maladie, lorsqu'on porta l'indemnité à un chiffre plus élevé. Quoi qu'il en soit, le ministre de la Justice a déposé un projet de loi tendant à faire revivre la disposition qui avait trait à l'absence des députés pour cause de maladie. J'ignore si le ministère se propose de faire subir une autre retouche à la loi et de diminuer l'indemnité sessionnelle. Quant à moi, je le souhaite mais je ne connais pas les intentions du cabinet. En tenant ce langage, j'accepte ma part de responsabilité au sujet de la décision que le Parlement a prise l'an dernier d'augmenter l'indemnité. J'avoue que ce n'est qu'au cours de la lutte électorale que j'ai su quelle indemnité recevait un membre du Parlement, mais, comme bien d'autres, je me rends compte que celui-ci, en entrant dans la carrière publique et en franchissant le seuil de cette enceinte, s'expose à de lourdes pertes et, souvent, à la ruine. Après ma première année d'expérience à Ottawa, après avoir touché une indemnité de $2,500 au lieu de $1,500 comme autrefois, j'étais plus pauvre qu'à mon entrée dans la carrière politique, et plusieurs de mes collègues pourraient peut-être en dire autant. Lorsque cette question fut agitée parmi nous, je suivis avec un vif intérêt les raisonnements des différents députés et, constatant le sentiment général, il me sembla que l'ancienne indemnité n'était pas suffisante. Il n'est pas facile de fixer exactement le chiffre de l'indemnité qu'un membre du Parlement devrait recevoir.

Ayant affaires à 215 députés élus dans des circonstances différentes et tenus à divers sacrifices pour venir vivre à grands frais à Ottawa, il n'est pas facile tant s'en faut de déterminer la somme qui constitue une juste allocation. On se rend compte qu'on ne peut faire mieux qu'une approximation et il est évident que la Chambre pouvait seulement arriver à un à peu près. Lorsqu'elle a choisi $2,500, cela ne voulait pas dire que cette somme représentait réellement l'indemnité qu'il fallait accorder à la députation ; elle aurait également pu la fixer à $2,400 ou à $2,300 ou même à $2,250. Il ne faut pas perdre de vue que le chiffre de l'ancienne indemnité était variable selon l'allocation de parcours qui se greffait sur les $1,500. Toutefois, la Chambre s'étant arrêtée à ce chiffre de $2,500, supprima l'allocation de parcours et supprima aussi, par inadvertance, le paiement de l'indemnité pendant la durée de la maladie d'un député. Le projet de loi fut adopté tel quel, du consentement unanime de la députation. Le cabinet l'avait déposé et devait en prendre la responsabilité dans une certaine mesure ; mais il n'en était pas aussi responsable que s'il en avait pris l'initiative qui, dans ce cas-là, devait être attribuée à la Chambre entière. Il n'y aurait rien eu à dire si la population canadienne avait approuvé la loi de l'an dernier. Dans l'intervalle, nous avons revu nos électeurs. Plusieurs députés rapportent que la loi ne soulève pas de critiques ; quant à moi, je dois dire que j'ai constaté qu'il en est autrement. Le principe en jeu n'est pas important, car la légitimité d'une indemnité est admise de sorte qu'il n'y a plus qu'une question d'appréciation relativement au chiffre de celle-ci.

Je constate aussi qu'il faut constamment pressentir l'opinion de ses commettants. Dans ma circonscription, on désapprouve énergiquement la modification que la loi a subie à la dernière session. Il est possible que, souvent, on n'attache pas assez d'importance aux dépenses qu'un membre du Parlement est tenu de faire et aux conséquences qu'entraîne pour plusieurs députés la suppression des allocations de parcours et autres ; néanmoins, il faut admettre que ce sentiment prévaut. S'il s'agissait d'un principe réellement important qu'il faudrait de toute nécessité faire triompher au prix même de son mandat, on saurait quelle ligne de conduite suivre ; mais il est si évident qu'il ne s'agit que d'une question d'appréciation au sujet de sa propre indemnité, qu'il y a lieu d'hésiter longtemps avant d'insister pour faire prévaloir son opinion personnelle. A titre de représentant d'une cir-

conscription hostile aux modifications que la loi a subies l'an dernier, j'espère que le Gouvernement trouvera le moyen de faire de nouvelles retouches aux articles qui ont trait à l'indemnité. Je n'avais pas encore profité de l'occasion de faire connaître mon sentiment à la Chambre. D'autres m'ont devancé. Ils ont déposé des propositions de loi sur ce sujet.

Ils auraient eu raison, s'ils avaient obéi à des motifs légitimes et avouables et s'ils ne s'étaient pas proposés de signaler certains députés à la vindicte des électeurs, ainsi qu'ils l'ont déclaré ; mais, dans la présente occurrence, le Gouvernement nous rendrait justice s'il consultait la Chambre, autrement qu'en mettant la question aux voix, afin de prendre les devants et ne pas s'en rapporter à l'initiative d'un simple député qu'on accuserait probablement de soigner ses intérêts politiques au détriment de ses collègues. C'est ce que je ne voudrais pas faire et, si je tiens ce langage maintenant, c'est pour obéir au désir impérieux de mes électeurs. Ce courant d'opinions, comme bien d'autres qui règnent au sein d'une circonscription rurale, est plus ou moins intense selon qu'il s'agit de telle ou telle disposition de la loi. Il résulte parfois d'un antagonisme politique et, parfois, de motifs inavouables ; cependant, je me rends compte qu'une grande partie des meilleurs éléments de ma division électorale se prononce énergiquement sur ce sujet. Ce sont ceux-là que je suis fier de représenter et dont je dois respecter les sentiments. J'espère donc qu'avant la 2e lecture du présent bill, le ministère se déclarera prêt à modifier la loi adoptée à la dernière session.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : Puisque cette question a surgi de cette manière, il faut avouer que la loi qui a augmenté l'indemnité des députés a provoqué certains mécontentements. Nous avons tous pu nous en convaincre plus ou moins dans nos circonscriptions et les journaux se sont faits l'écho de ce sentiment ; mais, en dépit de ces critiques, je crois que la Chambre n'a pas accordé une indemnité trop élevée. On trouve à redire principalement parce que nous sommes les auteurs de cette augmentation ; il n'en est pas moins vrai que personne autre ne pouvait ni ne devait prendre cette initiattve ou fixer le chiffre de l'indemnité. Nous avons le privilège de déterminer notre indemnité aussi bien que les traitements des autres. Nous pouvons nous montrer aussi généreux envers nous-mêmes qu'envers les autres, sans l'être plus. Nous pouvons nous rendre justice à nous-mêmes comme nous rendons justice aux autres. Nous devons assurer le progrès d'un grand pays. . .

M. SPROULE : Je prends la parole pour un rappel au règlement. Je vous demande, monsieur l'Orateur, si cette discussion a sa raison d'être en ce moment, vu que deux propositions inscrites sur le feuilleton fourniront l'occasion de débattre la question. Le présent bill n'ayant pas trait à l'indemnité des députés, ce débat est irrégulier. Plusieurs députés désirent prendre la parole sur ce sujet et il vaut mieux que tous se prononcent en même temps.

M. L'ORATEUR : Je crois qu'il n'est pas régulier d'entreprendre de discuter d'une manière générale la question de l'indemnité à propos du présent bill.

M. MILLER : Il me semble que la question de savoir s'il y a lieu d'accorder une allocation aux députés dont l'absence est causée par la maladie dépend beaucoup de la suffisance ou de l'insuffisance d'une indemnité de $2,500. Je croyais ne pas enfreindre le règlement. Toutefois, si vous décidez autrement, je ne dirai pas un mot de plus.

Quelques VOIX : Continuez.

M. MILLER : Je disais donc que le Canada est un vaste pays que nous devons pousser dans la voie du progrès.

M. SPROULE : Le règlement !

M. MILLER : Nous avons des institutions à fonder et à maintenir, des lois à décréter ou à modifier afin de protéger la vie et les biens et d'assurer le bien-être, le confort et la prospérité de tous les habitants du Canada. Nous avons à prélever un revenu et à faire des dépenses de $70,000,000 à $90,000,000 et il me semble que $2,500 ne constituent pas une indemnité trop élevée pour celui qui a les connaissances et les qualités nécessaires chez le représentant de n'importe quelle circonscription du Canada, chez les 214 ou 215 députés qui doivent administrer les affaires publiques. On a représenté qu'une somme de $2,500 était trop considérable pour certains membres de la Chambre. Je considère que le public se trompe au sujet de la productivité du travail de la grande majorité de ceux qui font aujourd'hui partie de la députation. Des deux côtés de la Chambre, je vois un très grand nombre d'hommes qui, dans la carrière qu'ils ont embrassée, ont gagné et peuvent encore gagner au moins $2,500, par année. De plus, l'augmentation de l'indemnité permettra, dans maintes circonstances, d'obtenir les services de meilleurs représentants. Il y a peut-être dans cette enceinte quelques rares députés qui ne peuvent gagner $2,500 par leur travail. Certaines circonscriptions peuvent être mal représentées. S'il en est ainsi, pourquoi trouver à redire ? Avec $2,500 elles réussiront peut-être à retenir les services de représentants plus dignes qu'une indemnité moindre ne tenterait pas.

D'ailleurs, je considère que celui qui reçoit $2,500 travaille mieux pour ses électeurs que s'il ne touchait que $1,500. Ce n'est pas à dire que celui dont l'indemnité est de $1,500 n'est pas disposé à

faire son possible, mais il ne saurait consacrer la plus grande partie de son temps aux besoins de ses mandants lorsqu'il doit en même temps subvenir à ses propres besoins, à ceux de sa famille et des personnes confiées à sa charge.

D'autres pays reconnaissent que loin d'être de l'économie c'est de la parcimonie que de mal rétribuer leurs représentants. Aux Etats-Unis, m'apprend-on, les membres du Congrès touchent $5,000 par année ainsi qu'une allocation annuelle de $1,200 pour les services d'un secrétaire. L'on me dit que dans le pays voisin—serait-ce pour imiter notre exemple?—il se fait des tentatives afin de porter l'indemnité à $7,500. On prétexte que les Etats-Unis sont plus riches que le Canada. Bien que cela appartiendrait plutôt à un autre que moi, je dirai que les membres des Communes du Canada peuvent avantageusement soutenir la comparaison avec les membres du Congrès ou de la Chambre des représentants des Etats-Unis ou avec les législateurs de toute autre nation.

Personne ne dira que la Confédération australienne est plus riche que le Dominion du Canada cependant, là-bas, les membres du Parlement touchent maintenant $2,500, par année. En Angleterre, où pendant si longtemps, les membres du Parlement n'ont pas reçu de traitement, il est entendu que le nouveau ministère proposera de leur en accorder un et que cette proposition sera bien accueillie de la population. Les uns préfèrent employer le mot indemnité, mais peu importe à mes yeux le nom qu'on lui donne ; aucune grande question de principe n'est en jeu.

On dira peut-être que, si le chiffre de l'indemnité était peu élevé, un plus grand nombre de représentants appartiendraient à la classe riche. Cela offrirait plus d'un inconvénient. D'abord, les riches ont moins de sympathie que les autres pour les artisans et les déshérités de la fortune. Ils ne connaissent pas les travailleurs et les artisans autant que ceux que le sort a moins favorisés. Mais, voici une raison encore plus puissante qui me fait croire que les riches ne sont pas les meilleurs représentants des circonscriptions électorales : ils ont encore des attaches aux affaires qui les ont enrichis, qui leur ont permis d'amasser une fortune, et leur intérêt a plus d'importance à leurs yeux que leurs devoirs parlementaires. Il y a dans cette Chambre des hommes riches qui seraient d'excellents députés s'ils avaient autant souci de leurs obligations que de leurs intérêts, mais cela leur est impossible à cause de l'étendue de leurs affaires et de leurs richesses.

Qu'il est facile, monsieur l'Orateur, de soulever des préjugés parmi la classe ouvrière au sujet du paiement d'une indemnité annuelle de $2,500 aux membres du Parlement ! Qu'il est facile d'engager le tâcheron à réfléchir sur le temps qu'il lui faudrait pour gagner $2,500 ! Mais un pareil raisonnement ne repose pas sur une base solide. Le pauvre hère pourrait entretenir le même préjugé à l'égard du gérant de la banque où il retire ses $10 à l'égard de la compagnie de prêt qui lui avance ou cent ou mille dollars. Cependant, s'il est actionnaire, s'il est propriétaire d'une part ou deux de la compagnie, il sait, aussi bien que les autres actionnaires, que c'est de l'économie mal entendue que de retenir les services d'un gérant, uniquement parce qu'il n'exige que de faibles appointements. Les administrateurs de compagnies de prêts, d'assurances ou de chemins de fer touchent des traitements de cinq à cinquante mille dollars par année. Il n'y a là-dedans ni question de sentiment ni lucre ; les directeurs, qui représentent les actionnaires, leur accordent des traitements élevés parce qu'ils savent que ceux qui sont capables d'administrer heureusement les affaires de ces compagines sont des hommes en état de gagner les fortes sommes qu'on leur donne. Je soutiens que l'ouvrier canadien le plus pauvre est un actionnaire du Dominion.

Il est intéressé tout autant que les citoyens les plus riches dans le succès, le progrès et le développement du pays, et il n'y a pas plus de bénéfices pour l'actionnaire pauvre que pour l'actionnaire riche, à envoyer au Parlement des députés qui consentent à faire l'ouvrage au rabais. Quant à moi, et l'on me pardonnera de me citer comme exemple, mais je me cite parce que je connais naturellement mon cas mieux que celui de mes confrères, et parce que ma présence au Parlement m'oblige de payer de $500 à $700 de plus par année à des commis dans mon bureau. Je représente un comté aussi pur politiquement parlant qu'il peut y en avoir dans le Canada ; un comté où les électeurs ne se vendent pas, et cependant tout en étant aussi économe et convenable qu'il est possible de l'être, je dirai même aussi honnête qu'il est possible de l'être. . .

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MILLER : . . .je ne puis pas faire une élection—je ne donne pas ce chiffre comme limite—sans dépenser au moins $1,200.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MILLER : Je sais qu'il y a des députés auxquels leur élection coûte beaucoup plus cher. Cela fait au moins une moyenne de $300 pour chaque session dans un Parlement de quatre ans ; et lorsque j'ajoute à cela le coût de ma nourriture à Ottawa pendant six mois de l'année, les souscriptions que chaque membre du Parlement est obligé de faire, ainsi que la diminution graduelle de sa clientèle d'une année à l'autre, il arrive qu'à la fin de sa carrière parlementaire, que celle-ci soit longue ou courte, la clientèle est toute disparue, et $2,500 n'est certainement pas une rémunération trop élevée. J'ai parlé des souscriptions ou contributions qu'un député est obligé de faire dans son comté. Des journaux ont prétendu que les contributions

qu'un député fait pour les fins publiques dans son comté sont simplement des présents dans le but de se populariser et de conserver son siège. Je prétends, monsieur l'Orateur, que tel n'est pas le cas. Il y a dans chaque comté un grand nombre d'autres personnes qui sont peut-être aussi capables et quelquefois même plus capables de représenter le comté que le député qui a été choisi, mais cependant, on s'attend que celui que l'on a envoyé comme député aux Communes du Canada, soit à la hauteur de la charge honorable qu'on lui confie et qu'il doit être animé d'un véritable esprit public. C'est pourquoi il est juste et convenable qu'il doit, comme un homme animé de l'esprit public, contribuer aux différentes entreprises publiques auxquelles on peut lui demander de donner sa part. Je suis certain que les contributions que l'on sollicite ne sont pas demandées au représentant en sa simple qualité individuelle mais parce qu'il est le député du comté, et cette contribution n'est pas considérée comme une tentative de corruption. Les électeurs la reçoivent de leur député, sachant que celui qui pourrait lui succéder contribuerait de la même manière.

Une autre rumeur qui circule et la croyance générale, c'est que l'indemnité sessionnelle est payée pour six mois de l'année. Cela est très loin de la vérité. Bien que la session puisse ne pas durer plus de six mois chaque année, le député emploie une grande partie des autres six mois à remplir les devoirs de sa position. Un député est obligé de visiter son comté. Il est de son devoir d'assister aux célébrations publiques et aux réunions, parce que s'il veut bien représenter son comté, il doit en étudier les conditions et les intérêts, et il ne peut visiter les électeurs sans dépenser du temps et de l'argent. Il lui faut en outre répondre à beaucoup de lettres, et entretenir une correspondance considérable avec chaque ministère et la Chambre des communes. Dans son comté il est réellement l'intermédiaire entre le Gouvernement et le peuple ; il agit pour ce dernier, il est l'agent de toute la population. Que les électeurs soient conservateurs ou libéraux, qu'ils diffèrent ou s'accordent avec le député au point de vue politique, il n'en est pas moins le représentant de toute la population, et il est ou devrait être à son service, s'il veut bien remplir ses devoirs, il doit dépenser une grande partie des autres six mois au service de ses électeurs.

Je ferai remarquer que l'indemnité des membres de la législature d'Ontario, a été augmentée dernièrement exactement de la même proportion que l'indemnité des membres de la Chambre des communes à la dernière session. Je prétends qu'aujourd'hui, un membre de la législature d'Ontario qui reçoit $1,000 d'indemnité est payé plus cher en proportion qu'un membre de la Chambre des communes qui reçoit $2,500. Les sessions sont beaucoup plus courtes à Toronto.



Les membres de la législature ne demeurent qu'à une courte distance de la capitale ; ils sont reliés à leur foyer par le téléphone ; la plus grande partie d'entre eux peuvent recevoir une lettre et y répondre le même jour, et ils vont dans leur famille à la fin de chaque semaine. Ils peuvent surveiller leurs affaires ; leur clientèle ne leur échappe pas ainsi qu'il arrive souvent aux membres de la Chambre des communes dont les bureaux d'affaires sont à une grande distance du siège du Gouvernement.

On a beaucoup critiqué l'indemnité de $2,500, mais je crois que les critiques ne portent pas tant sur le chiffre de l'indemnité que sur la manière dont elle a été accordée, et j'ai un mot à dire à ce sujet. Il serait étrange que la population fit de grandes objections à l'augmentation de $1,000 pour l'indemnité sessionnelle, parce que, bien que je ne croie pas que ce soit un argument suffisant, l'augmentation du fardeau imposé sur la population du Canada n'est que de 10 à 15 cents pour chaque électeur, ou 5 cents ou un peu moins pour chaque citoyen du Canada. Bien que ce ne soit pas comme je l'ai dit un argument suffisant pour décider si l'indemnité est trop forte ou trop faible, il n'en reste pas moins acquis que le fardeau imposé en plus sur le pays n'est pas considérable.

J'ai dit il y a un instant que l'on ne s'opposait pas tant au chiffre de l'indemnité qu'à la manière dont l'augmentation a été votée dans cette Chambre. Le professeur Goldwin Smith a dit, et j'ai constaté que quelques-uns des journaux s'étaient emparés de son argument et l'avaient répété, que cette augmentation d'indemnité avait été accordée aux membres du Parlement dans le but de les amener à voter la législation qui a été adoptée pendant la dernière session, savoir le bill d'autonomie. Les deux partis n'étaient pas d'accord à propos de cette loi, et la plupart d'entre nous, je crois étaient sincères dans leur opinion. Je suis certain que pas un membre de cette Chambre, qu'il appartienne à un parti ou à un autre, ne viendra dire qu'on lui a donné à entendre de quelque manière que le Gouvernement accordait l'augmentation d'indemnité dans le but d'avoir son appui en faveur du bill d'autonomie ou d'aucun autre bill. Malgré tout le respect que j'ai pour la science profonde du professeur Goldwin Smith, je crois que son argument était tout simplement ridicule et absurde.

On a dit aussi que ce n'était pas agir bravement que de demander cette augmentation d'indemnité au moyen d'un "round robin", et que ce n'était pas la manière convenable de présenter une législation de cette sorte. Ces critiques ne m'étonnent pas car la première impression qui me frappe est que la présentation d'un "round robin" n'est pas un acte brave. Cependant si l'on considère bien la question on trouvera que la signature d'un "round robin" n'a rien d'indigne,

rien de déshonorant et rien qui ne soit régulier. Ce document disait tout simplement que l'indemnité n'était pas suffisante et demandait qu'elle fût augmentée ; et l'on a fait cette demande sous la forme d'un "round robin" afin que personne ne pût mettre la responsabilité sur un autre, afin que personne ne pût dire que quelqu'un l'avait tenté et qu'il avait cédé. De cette manière on ne peut se servir de cette question contre un parti ou un autre, et pas plus contre un particulier que contre un parti. Tous ceux qui ont signé la requête voulaient être et veulent rester également responsables.

On a dit aussi que l'on aurait dû soumettre la question aux électeurs et en faire le sujet d'une discussion publique, mais je crois qu'il est déraisonnable de demander cela et que c'eut été la plus mauvaise chose que l'on pouvait faire. Si nous avions fait de cette question le sujet de la discussion dans une campagne électorale, bien que ce n'aurait peut-être pas été la question la plus importante soumise aux électeurs, cependant nous devons tous admettre qu'aucune autre question, toute importante qu'elle aurait pu être intrinsèquement, n'aurait été autant discutée que celle-là, et dans la chaleur et l'excitation d'une campagne électorale, elle aurait rejeté dans l'ombre toute autre affaire importante. On a discuté ici cet après-midi la question du traitement des juges. Je crois que généralement la population désire que nos juges reçoivent des traitements raisonnables et convenables, comme c'est le désir des membres de cette Chambre. Cependant, j'ose dire que si pendant la dernière campagne électorale on avait discuté la question d'augmentation du traitement des juges, un grand nombre de personnes auraient été influencées dans leur verdict, et plusieurs dans la chaleur et l'excitation de la campagne se seraient opposés à cette augmentation. De sorte que je crois que si l'on avait fait de l'augmentation de l'indemnité sessionnelle, le sujet des discussions dans une campagne électorale, le peuple se serait laissé emporter et n'aurait pas discuté la question de la manière qu'une question de ce genre doit être discutée.

On a dit aussi que le Parlement faisait peut-être bien d'adopter cette législation, mais qu'il aurait dû la réserver à l'approbation du prochain parlement et non à celui-ci. Je crois que cela eût été encore une mauvaise méthode à suivre. L'indemnité était juste ou ne l'était pas. Si elle était juste, nous faisions une injustice en ne la votant pas, et si elle était injuste, le fait d'en remettre l'exécution à quatre ans, ne pouvait pas la rendre juste.

On a dit aussi que cette législation avait été étudiée comme elle devait l'être. Malgré tout ce que sait le peuple ou ce qu'il croit savoir, chaque membre de cette Chambre sait parfaitement que cette législation, du moins la partie qui concerne l'augmentation des députés a été étudiée à fond. Tout le monde sait que peu de lois parmi celles que nous avons adoptées à la dernière session n'ont soulevé plus de débats et de discussions que celle-ci, et le peuple a été amplement averti. Il n'est pas digne, il est injuste même de la part d'un membre de cette Chambre de prétendre que cette loi n'a pas été discutée comme elle aurait dû l'être.

Je ferai remarquer, monsieur l'Orateur, qu'il y a dans cette loi beaucoup d'autres changements au sujet de l'indemnité à part l'augmentation qu'on en a faite. Par exemple, on a supprimé l'indemnité de parcours. Quelques-uns ont prétendu que ce n'était pas raisonnable. Je sais que des députés éloignés, de l'est et de l'ouest, ont dit qu'on leur faisait une injustice en supprimant l'indemnité de parcours.

Quelques VOIX : Ecoutez.

M. MILLER : Quelques-uns s'étonnent.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. MILLER : On persiste, mais cependant je crois que cette partie de la législation était aussi juste et aussi à propos que l'augmentation de $1,000 pour l'indemnité. Nous sympathisons avec les députés de l'est et de l'ouest qui perdent leur indemnité de parcours, mais cette perte est un des nombreux désavantages dont ils souffrent en vivant dans les prairies éloignées de l'Ouest. La suppression de l'indemnité du parcours enlève, je suppose, $150 en moyenne sur l'indemnité sessionnelle, ce qui laisserait l'augmentation à $850. La loi pourvoit déjà qu'un membre du Parlement se fasse transporter gratuitement par les compagnies de transport, que ses foyers soient loin ou proches du siège du Gouvernement. Je ne crois pas qu'il soit juste qu'un député qui voyage gratuitement se fasse en même temps payer une indemnité de parcours.

M. DUNCAN ROSS (Yale et Caribou) : L'honorable député (M. Miller), me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. MILLER : Certainement.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député croit-il qu'il est juste que nous passions au moins six jours pour venir ici sans être payés pour ce temps-là et que nous en dépensions six autres pour retourner dans nos foyers tandis que lui peut venir ici en cinq ou six heures ?

M. MILLER : Je répondrai que je ne crois pas que ce soit exactement juste, mais il serait possible de faire disparaître cette injustice, non pas en établissant une indemnité de parcours, mais en accordant une allocation de tant par jour à l'honorable député pour le temps qu'il dépense à venir à Ottawa et à retourner chez lui.

Je ferai remarquer ensuite que la loi ordonne de retenir sur l'indemnité sessionnelle $15 pour chaque jour d'absence. C'est là une excellente mesure. J'ai reçu un jour d'un électeur un peu naïf peut-être, une lettre

dans laquelle il me disait qu'il croyait que les sessions seraient plus courtes et que ce serait une bonne chose si la moitié des députés étaient toujours absents. Il peut y avoir du vrai là-dedans ; mais je crois que l'absence des députés retarde très souvent les affaires de la Chambre et prolonge la session.

Il me semble donc que lorsque nous déduisons l'indemnité du parcours et ensuite $15 par jour d'absence, la dépense totale ne dépassera pas beaucoup ce qu'elle était autrefois sous l'ancienne loi, que les députés assisteront mieux aux séances, que le service public en sera amélioré et que nous ferons de meilleur ouvrage. Le bill que nous discutons aujourd'hui parle du cas où un député est absent pour cause de maladie et si l'on doit lui payer son indemnité parlementaire pendant cette absence. Si la somme de $2,500 n'est pas une indemnité trop forte, je crois alors qu'on devrait payer le temps de maladie. Un membre du Parlement est exposé à être malade souvent, et je veux saisir cette occasion pour faire observer que les journaux et le public en général ont pris la mauvaise habitude de critiquer la vie et la conduite des membres du Parlement. Ainsi que je l'ai dit il y a quelques instants, il vaudrait peut-être mieux que cela fut dit par une autre personne que par un membre de la Chambre des communes, et cependant, je crois que je serai approuvé par tous ceux qui ne sont pas députés, mais qui résident à Ottawa pour y remplir leur profession de journalistes ou tout autre emploi, et qui ont l'occasion de voir ce qui se passe, et je dis que je ne sais pas où l'on pourrait trouver 214 ou 215 hommes d'affaires se conduisant mieux que les membres de la Chambre des communes du Canada, tant d'un parti que de l'autre. Je regrette de dire qu'il y a dans la vie d'un député à Ottawa de nombreuses causes de souffrir d'une mauvaise santé. Parmis ces causes, sont les longues séances de nuit de la Chambre, et lorsque j'ai discuté cette question devant les électeurs, on m'a dit que nous ne devrions pas siéger aussi tard, et que nous devrions tenir nos séances pendant le jour. Mais je comprends que c'est une impossibilité, car nous avons nos séances de comité dans la matinée. D'autres m'ont dit : Pourquoi ne pas tenir ces séances du comité le soir ? C'est encore une chose impossible parce que le grand nombre des personnes intéressées ne pourraient pas assister aux séances de comité durant la soirée. Nous sommes donc obligés d'avoir des séances de nuit de la Chambre des communes et ces séances causent une grande irrégularité pour l'heure de nos repas. A part cela, les devoirs d'un membre de la Chambre des communes l'empêchent de prendre tout l'exercice dont il aurait besoin, et malgré tout ce que nous pouvons faire pour donner une meilleure ventilation à la Chambre des communes, le nombre de personnes qui occupent cette Chambre est si grand que l'atmosphère n'en est pas toujours ce qu'elle devrait être et pendant chaque session, il y a toujours des députés de malades. Je crois aussi que la mort prématurée de plusieurs de nos meilleurs hommes politiques est due aux travaux imposés par les fonctions de députés à Ottawa. Je ne vois donc rien qui empêche que le bill qui nous est soumis devienne loi ni rien qui demande que nous changions le bill adopté à la dernière session en faveur de l'indemnité parlementaire.

J'aurai peut-être quelques mots à dire plus tard au sujet des pensions accordées aux ex-ministres, ainsi qu'au sujet de l'allocation votée au chef de l'opposition, mais ces questions n'ont pas de rapport avec le bill qui nous est maintenant soumis.

M. R. L. BORDEN : Je ne me propose pas de discuter maintenant les mérites et démérites de la législation adoptée à la dernière session, mais on me permettra de dire que d'après moi, la plus forte critique qui en a été faite et que l'on puisse en faire repose sur le fait que cette législation a été adoptée dans les derniers jours de la session. Aujourd'hui nous avons devant nous deux bills qui se rapportent à cette question, et nous aurons occasion de la discuter. J'avais espéré que l'on aurait proposé avant aujourd'hui la deuxième lecture de ces bills ou du moins de l'un de ces bills.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez, écoutez.

M. R. L. BORDEN : Le délai a été causé par un malheur arrivé dans la famille de l'honorable député qui l'a présenté. Tout ce que je veux dire pour le présent c'est qu'il devrait y avoir une discussion pleine et entière de ces deux bills le plus tôt possible. Je m'opposerai certainement de toutes mes forces à toute proposition d'en retarder la discussion à plus tard dans la session. Cette discussion aurait dû avoir lieu lorsque ces bills ont été soumis à la Chambre pour la première fois. Et ces mêmes bills auraient dû lui être soumis beaucoup plus à bonne heure qu'ils l'ont été. Nous sommes déjà en session depuis cinq ou six semaines, et j'espère que ceux au soin desquels ces bills sont confiés, s'arrangeront de façon à ce que la discussion n'en soit pas prolongée ou retardée, et s'ils ne jugent pas à propos de faire discuter ces bills la semaine prochaine par la Chambre, je crois que c'est le devoir du Gouvernement de les faire mettre sur les ordres du Gouvernement afin que la discussion s'en fasse plus vite et sans retard.

Je ne propose pas de discuter les mérites de ce bill maintenant parce que je ne crois pas que cette discussion doive se faire sur sa seconde lecture. Je crois que l'on pourrait peut-être dire qu'une certaine partie de la presse au moins, n'a pas fait un exposé très juste ni très convenable, des dispositions et de l'effet de ces bills, qui devraient être soumis à la critique la plus complète de la part du public. On en a fait en certains endroits une critique assez complète et très

sévère. Personne d'entre nous ne s'oppose à cela, car il est juste que les actes des hommes publics soient sujets aux critiques les plus sévères qu'ils peuvent mériter, mais il y a des limites que l'on ne doit pas dépasser. Personne ne devrait exposer les choses faussement. Je crois qu'il est désirable, non-seulement dans l'intérêt du public, mais dans l'intérêt de tous les membres de cette Chambre, qu'une discussion libre et complète de ces bills ait lieu le plus vite possible. Si ces bills, ou l'un de ces bills, ou une partie quelconque des dits bills, ne peuvent être recommandés, il n'est que juste que le bill soit rappelé ou qu'il soit modifié, de façon à ce qu'il soit juste. Il n'y a aucun doute que l'un de ces bills a été préparé à la hâte et n'a pas été étudié bien longuement, et l'on ne doit sans doute pas oublier que les membres de la Chambre des communes occupent une position qui les rend vulnérables quand il s'agit d'une mesure de cette sorte, parce que cette législation porte sur des questions qui sont d'intérêt personnel et pécunier. Il faut considérer cela et pour cette raison de même que pour plusieurs autres auxquelles j'ai fait allusion, j'espère, et plus que cela j'insiste même, pour que l'on discute en public ces questions que je viens de signaler à votre attention.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je suis absolument de l'avis de mon très honorable ami (M. R. L. Borden), que la Chambre devrait discuter le plus prochainement possible, le principe du bill déposé il y a quelques temps par l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean). Si cette discussion n'a pas eu lieu avant aujourd'hui, la faute en est seulement à l'honorable député de York-sud. L'honorable député aurait pu quatre ou cinq fois déjà pendant la présente session demander la discussion de son bill. Il le pouvait mercredi dernier ou lundi dernier. Je ne me propose pas de discuter les raisons pour lesquelles il ne l'a pas fait. Quelques-unes de ces raisons se rapportaient à des questions de famille au sujet desquelles nous ne pouvons avoir que de la sympathie et du respect. Mais l'honorable député a été à son siège dans la Chambre et pour des raisons particulières à lui-même, il a laissé passer une ou deux fois l'occasion de faire discuter son bill. Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami qui demande que ce bill soit mis au rang des bills du Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit s'il y avait d'autres délais.

Sir WILFRID LAURIER : Quand bien même il y aurait d'autres délais, l'honorable député qui a déposé ce bill devrait avoir une occasion de le proposer et il devrait, ou le proposer, ou l'abandonner, mais si on doit faire quelque chose dans une matière de ce genre, je crois que le Gouvernement en devrait prendre la responsabilité.

En réponse à mon honorable ami de Perth-sud (M. McIntyre), je n'ai certainement rien à dire contre la manière dont il a exposé ses vues. Il ne pouvait le faire d'une manière plus juste, plus modérée, ou plus raisonnable qu'il l'a fait. Je dois seulement faire observer au sujet de ce bill qui nous est maintenant soumis, que si le principe en est admis, et d'ailleurs on ne l'a contesté nulle part et on ne le contestera pas non plus, qu'il est juste et raisonnable que dans un pays comme le nôtre, on doit payer une indemnité aux membres du Parlement ; que cette indemnité soit de $2,500, $2,000 ou $1,000, elle devrait être acceptée par tout le monde et que si un membre du Parlement est empêché par la maladie d'assister aux séances de la Chambre il ne devrait pas être privé de son indemnité. Telle était l'ancienne loi et je crois que tout le monde s'accordera, même ceux qui pourraient penser que l'indemnité est trop forte que l'on ne devrait pas faire de distinction de ce genre. Je crois que tout le monde est bien satisfait de la discussion qui a eu lieu. Mais il y en aura une autre et dans ce cas il serait désirable qu'elle ait lieu le plus tôt possible.

M. HENDERSON : Je suis un de ceux qui l'année dernière, ont cru que lorsqu'on a biffé la disposition concernant la maladie, l'intention était que cela serait compensé par l'augmentation de l'indemnité à $2,500, qui était censée couvrir cette soustraction et d'autres pertes qui pouvaient survenir. C'est ainsi que j'ai compris la chose et ce sont les raisons que j'ai données à mes électeurs pour justifier l'augmentation de traitement. Je désire discuter un autre point et je le ferai dans un instant avant que la séance soit levée. Même s'il a été désirable d'adopter cette législation, j'aurais préféré de beaucoup que ce bill ne fut pas déposé maintenant, et que l'on eût laissé faire une expérience d'une année ou deux du bill adopté l'année dernière, et ensuite si nous avions constaté qu'il causait des injustices considérables nous aurions pu alors y apporter remède. A mon avis, je crois que le bill remplira difficilement l'objet que l'on a en vue. Que devrons nous entendre par maladie? Si un honorable député a le malheur de se donner une entorse, mais s'il est capable tout de même d'assister aux séances de la Chambre est-ce qu'un médecin lui donnera un certificat de maladie ? Je doute fort qu'il le fasse. Voilà un cas que nous voulons prévoir. Il y a dans le bill un autre article qui dit :

> Pourvu qu'après le premier jour de présence d'un membre du Sénat ou de la Chambre des Communes au cours de la session, comme il est dit ci-dessus, chaque jour où le membre se trouve à l'endroit où a lieu la session et où il est empêché par la maladie d'être présent à la séance, comme il est dit ci-dessus, etc.

Cela ne s'applique qu'au cas où un député a fait acte de présence à la Chambre. Si

un député n'est pas venu à la Chambre, mais a été malade pendant un mois ou six semaines, il ne peut pas profiter de cet article. Je puis me tromper, mais j'appelle l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur ce point. Je crois que nous pourrions inclure dans ce bill un ou deux autres cas. Celui par exemple d'un député qui n'aurait pas été présent dans les premiers jours de la session et qui ne pourrait pas profiter des avantages conférés par cet article.

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

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité, de quatre propositions de loi d'intérêt privé :

La 1re (bill n° 71), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Calgary à Ferney.—M. Galliher ;

La 2e (bill n° 78), relative à la compagnie du Grand chemin de fer central du Nord-Ouest.—M. W. J. Roche ;

La 3e (bill n° 73), relative à la compagnie du chemin de fer de la frontière à Kamloops et à Caribou.—M. Duncan Ross ;

La 4e (bill n° 77), relative à la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.—M. M. S. McCarthy.

### 2e LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1re (bill n° 110) relative à la compagnie verrière de Toledo.—M. Stewart ;

La 2e (bill n° 111), relative à la compagnie minière du lac des Bois et la compagnie des moulins à farine de Kéwatin (à responsabilité limitée).—M. Adamson (déposée par M. Turriff) ;

La 3e (bill n° 112), relative à la compagnie du chemin de fer Huron-Ontario.—M. Ratz (déposée par M. Mackenzie) ;

La 4e (bill n° 113), relative au Grand chemin de fer du Nord du Canada.—M. Dubeau ;

La 5e (bill n° 114), tendant à constituer en corporation la "Canadian Lloyds, limited".—M. Bickerdike ;

La 6e (bill n° 117) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Erié à London et à Tilsonburg.—M. S. Schell ;

La 7e (bill n° 118) concernant la compagnie du chemin de fer de la rive Sud et la compagnie du chemin de fer du Sud de Québec.—M. Devlin ;

La 8e (bill n° 119) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest de Vancouver.—M. Macpherson;

La 9e (bill n° 120) constituant en corporation la compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur.—M. Macpherson ;

La 10e (bill n° 121) concernant la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord.—M. Watson ;

La 11e (bill n° 122) concernant certain brevet de M. Franklin Montgomery Gray.—M. Campbell (déposée par M. Johnston) ;

La 12e (bill n° 123) concernant le brevet n° 69140, de la compagnie du clavigraphe "Underwood".—M. Campbell (déposée par M. Johnston) ;

### DISCUSSION EN COMITE SUR LE BILL RELATIF AU SENAT ET A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le projet de loi (bill n° 97) tendant à modifier la loi sur le Sénat et la Chambre des communes (M. Fitzpatrick) est lu pour la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion en comité.

M. FITZPATRICK : J'ai l'intention lorsque nous reprendrons la discussion sur ce bill en comité de proposer de substituer la disposition suivante à l'article n° 1 :

Tout membre qui est empêché par la maladie ou indisposition d'être présent à une session du Parlement ou à une partie de la session, ne perdra pas pour cette raison une partie de son indemnité, mais les jours pendant lesquels tel membre aura été inévitablement absent par maladie ou indisposition lui seront comptés sur production d'un certificat de médecin attestant la cause de l'absence.

Ceci est applicable au cas où un député serait empêché par la maladie d'être présent le premier jour de la session ou tout autre jour de la session. Je me propose aussi d'ajouter un paragraphe rédigé à peu près comme suit :

Tout député demeurant à plus de 400 milles d'Ottawa, pourra au lieu de son allocation de parcours, recevoir une allocation de $8 par jour pour chaque jour réellement employé à voyager entre son domicile et Ottawa, aller et retour, une fois dans chaque direction, le jour du départ et le jour de l'arrivée, étant comptés comme une journée complète.

Cela exemptera au député la nécessité de tenir chaque jour un compte de ses petites dépenses.

M. GALLIHER : Le ministre de la Justice propose là un amendement que j'avais l'intention de proposer, excepté qu'au lieu du mot "huit" je crois qu'il devrait mettre le mot "quinze".

M. FOSTER : Faites-le un multiple de huit.

M. GALLIHER : Voici la raison. On retranche pour chaque jour d'absence de la Chambre, à moins que l'absence ne soit causée par la maladie, $15 par jour à l'indemnité parlementaire. Or, un député dont le domicile est très loin dans l'est ou l'ouest, est nécessairement absent de chez lui plus

longtemps qu'un député dont le domicile est tout près.

Les jours qu'il consacre à se rendre à Ottawa et à en revenir, comptent plus pour le service de son pays que ceux du député de la ville d'Ottawa qui se rend à l'ouverture de la session ; mais la loi adoptée à la session dernière dit que pour chaque jour d'absence on lui retranchera $15. Or, il me semble juste et raisonnable que si l'on retranche $15 par jour d'absence sur l'indemnité d'un député, on devrait lui accorder la même somme comme allocation de parcours, pour le temps qu'il met à venir à Ottawa et à retourner chez lui.

Je crois que cela n'est que juste, j'approuve le principe qui a été consacré par la loi de l'année dernière de retrancher l'allocation de parcours. Lorsqu'en 1903, nous avons obligé par la loi les compagnies de chemins de fer à transporter les membres du Parlement gratuitement, nous avons aboli tout motif de paiement de l'allocation du parcours, bien que je ne crois pas que ce que l'on avait en vue dans le commencement, fut réellement de remplacer l'une par l'autre, mais l'on voulait égaliser la situation des députés demeurant au loin avec celle des députés demeurant plus près. Quoi qu'il en soit, je crois que la loi de 1903 et la loi de la session dernière qui abolissent entièrement l'allocation de parcours sont des lois sages. Mais, ainsi que je l'ai dit, les gens demeurant loin de la capitale n'étaient pas placés sur le même pied que ceux résidant plus près. Je pourrais par exemple citer un cas plus frappant que tous les autres : celui de l'honorable député du Yukon. Ainsi les députés de la ville d'Ottawa reçoivent l'entier bénéfice de l'augmentation de $1,000 tandis que cette augmentation ne représente pour le député du Yukon qu'une somme de quelques dollars. Plus que cela, le député dont le domicile est proche de la capitale a l'avantage de pouvoir plus ou moins veiller à ses affaires, tout en remplissant ses devoirs de membre du Parlement, tandis que les députés dont les foyers sont à une grande distance d'Ottawa sont virtuellement empêchés de vaquer à leurs affaires pendant tout le temps de la session. Je crois que la Chambre et le pays considèreront cette proposition comme juste, et bien que nous ne demandions pas que l'on nous remette dans la position que nous occupions sous l'ancienne loi au sujet de l'allocation de parcours, ce n'est pas trop demander cependant au ministre de la Justice, de remplacer $8 par $15 et de nous donner la même allocation de parcours pour les jours que nous dépensons à venir à Ottawa et à retourner dans nos foyers, que la somme que l'on nous retranche pour chaque jour d'absence.

M. FITZPATRICK : Nous allons étudier cette proposition soigneusement d'ici à la prochaine séance du comité. Je désire ajouter quelque chose à la déclaration statutaire à l'effet que l'absence a été causée par la maladie lorsque tel est le cas. Je soumettrai donc les amendements suivants :

Le paragraphe 3 de l'article 31 dudit chapitre 11, tel qu'il se retrouve à l'article 8 dudit chapitre 43, est modifié par l'addition à la fin du paragraphe 1 dudit article, des mots suivants :

Et dans le cas où il s'y trouvera compris des jours durant lesquels le député n'aura pu être présent par suite de maladie ou d'indisposition, il sera fait mention de cette circonstance et déclaré que son absence était inévitable.

Je désire aussi soumettre l'amendement suivant :

Et par l'addition, à la fin dudit paragraphe 2 de l'article ci-dessus, des mots suivants :

Et si le député a décidé de faire la commutation de ses frais de voyage aux termes du paragraphe 2 de l'avant dernier article, une déclation du temps requis pour se rendre à Ottawa et en revenir, comme le prescrit ledit article.

Après avoir donné cet avis de motion, je propose le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

(Cette motion est adoptée).

## LA COMPAGNIE "NORTH ATLANTIC TRADING".

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

L'honorable M. G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Monsieur l'Orateur, je voudrais, aussi brièvement qu'il sera possible sans être obscur, faire l'historique et relater les circonstances d'une négociation qui est peut-être la plus singulière dont j'aie eu connaissance dans le cours de ma vie parlementaire. Il s'agit du premier marché conclu avec la compagnie dite "North Atlantic Trading". Dans le cours de la session dernière, et à plusieurs reprises dans le cours de la présente session, j'ai observé qu'on s'efforçait manifestement de rejeter la responsabilité de cette affaire sur lord Strathcona, Haut Commissaire du Canada. De fait, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a déclaré nettement, l'année dernière, au cours de certaines explications, que le premier marché avait été conclu par lord Strathcona. Ce n'est pas là, à mon avis, rendre justice à notre Haut Commissaire. Après avoir compulsé les documents qui nous donnent l'historique de cette négociation, et m'être renseigné à d'autres sources qu'il ne m'est pas permis d'indiquer, ce soir, puisqu'elles découlent des délibérations d'une autre chambre du Parlement, je ne puis croire que lord Strathcona soit en aucune manière responsable de cette affaire. Je constate bien qu'il a soulevé la question de savoir si nous pouvions conclure ce marché en ce qui regarde des pays dont les lois interdisent le recrutement dans leurs territoires, d'immigrants à destination de pays étrangers. C'est à cela, je crois, que se réduit sa participation à cette affaire, si ce n'est qu'il était, dans une cer-

taine mesure, à cette époque, le chef et directeur des bureaux à Londres.

Cette négociation à tous les caractères d'une affaire à la Sifton. Il n'y a pas à s'y tromper, les marques de naissance s'y trouvent : mépris souverain des formalités qui doivent précéder toute appropriation de deniers publics ; dédain parfait des attributions du Parlement ; omission de tout décret en Conseil comportant ratification de ces mesures par ses collègues ; prodigalité qui ne saurait profiter qu'aux destinataires des largesses de l'Etat, ce sont là autant de caractères " siftoniens " qui me font croire que cette négociation a une certaine origine et ne saurait en avoir d'autre.

Au mois d'août 1899, le sous-ministre Smart, créature de Sifton, se rend à Londres expressément dans le but de conférer avec M. Preston, commissaire de l'immigration, autre satellite de Sifton. A la suite de nombreuses entrevues, de voyages en Europe et de rapports exposant les résultats de ces voyages transmis à M. Smart à Londres, ces deux fonctionnaires en viennent à une entente et soumettent au ministre le plan d'actions qu'ils ont tracé. Ce premier marché,—je dirai ce premier contrat, bien qu'il n'ait pas été confirmé par un décret en Conseil,—n'a pas jusqu'ici été déposé sur le bureau de la Chambre. Il ne se trouve pas parmi les papiers qui ont été produits. Ce que nous avions demandé, et ce qu'on nous avait promis, c'était les contrats et les décrets en Conseil autorisant la signature de ces contrats. Il est à propos de faire connaître à la Chambre les termes de ce marché, le premier conclu par le département et sans la sanction d'un décret en Conseil. Le 20 octobre 1899 la lettre suivante fut écrite :

Cher monsieur,—Comme résultat de nos nombreuses entrevues, nous avons l'honneur de soumettre la proposition suivante au gouvernement canadien. Nous nous engageons à signaler le Canada à l'attention des habitants de l'Europe continentale . . .

Notez ces paroles: " Nous nous engageons à signaler le Canada à l'attention des habitants de l'Europe continentale."

. . .et en réponse aux demandes, à fournir des renseignements exacts au sujet des conditions climatériques et des ressources du Canada ; et dans tous les cas où il s'agira de personnes désireuses d'émigrer, à leur indiquer le Canada comme champ favorable de colonisation ; et cela aux conditions suivantes :

1. Le Gouvernement affectera £500 à la publication de brochures de la nature voulue suivant mes conseils.

Voilà le bout de l'oreile qui perce.

Et ces brochures seront laissées à notre disposition.

2. Le Gouvernement nous paiera sur tous immigrants à provenance de ces pays et se dirigeant sur le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest et âgés de plus de douze ans, suivant qu'il apparaîtra aux registres d'Halifax, de Saint-Jean, de Québec et de Montréal, venus directement par ces ports ou par ceux de Portland et de New-York, dans les Etats-Unis, les sommes suivantes :

Dix-sept shillings et six pence sterling par tête sur tout nombre quelconque jusqu'à concurrence de 10,000 par année ;

Vingt shillings sterling par tête, sur tout nombre de plus de 10,000 et de moins de 15,000 par année ;

Vingt-cinq shillings sterling par tête sur tout nombre dépassant 15,000 par année.

Tout chef de famille devra être possesseur d'au moins $100 ; ou s'il s'agit d'un groupe de familles travaillant en commun, elles devront avoir une somme suffisante pour n'être pas à charge au public.

4. Cette stipulation n'est applicable qu'aux immigrants qui sont agriculteurs ou qui se prosent de s'établir sur des terres agricoles.

5. Ce marché est conclu pour une période de cinq ans ; et on pourra subséquemment l'annuler au moyen d'un avis de trois mois, avant le 1er octobre d'une année quelconque.

Il est formellement stipulé que nous ne contreviendrons en rien aux lois actuellement en vigueur ou qui le deviendront ci-après dans aucun des pays d'où il pourra nous être adressé des demandes ou d'où il pourra se diriger des immigrants vers le Canada.

Dans l'expectative de votre réponse, nous avons l'honneur, etc.

The North Atlantic Trading Company.

A. M. W. T. R. Preston,
Bureau du Haut Commissaire du Canada.
à Londres.

A cette lettre la réponse suivante fut adressée de Berlin, le 4 novembre 1899 :

A la compagnie " North Atlantic Trading," Amsterdam.

Messieurs,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 20 du mois dernier, dont j'ai noté avec soin le contenu.

Il raconte ici ses entrevues avec le Haut Commissaire et le ministre de l'Intérieur et déclare en vertu de quelle autorité il agit, puis il répond :

Maintenant, au nom du département de l'Intérieur, j'accepte votre offre, sous les conditions mentionnées, en vue du recrutement dans l'Europe continentale d'immigrants à destination du Canada. En acceptant vos offres, je me bornerai à insister sur le dernier passage de votre lettre promettant que, dans l'exécution de votre marché vous ne contreviendrez en rien aux lois des pays européens.

J'ai l'espoir que vous ne tarderez pas à commencer la mise à exécution du programme que vous avez tracé en vue du recrutement d'immigrants pour le Canada, lequel programme est par la présente accepté tel qu'on le trouve défini dans les propositions que renferme votre lettre du mois dernier ci-dessus mentionnée.

Veuillez me croire, monsieur,
Votre bien dévoué,
W. T. R. PRESTON.

C'était là un marché couvrant une période de cinq ans, annulable au moyen d'un avis de trois mois, conclu au nom du gouvernement fédéral par le commissaire, marché qui fut agréé, et comme il a été dit, préparé dans une grande mesure par le sous-ministre de l'Intérieur et qui finalement fut approuvé et ratifié par le ministre

de l'Intérieur. Vous observerez que les obligations les plus légères, les plus vagues, sont imposées à la compagnie "North Atlantic." Elle s'engage à signaler le Canada à l'attention des habitants de l'Europe continentale. Dans quelle mesure ? Auprès de combien d'habitants ? En réponse aux demandes, fournir des renseignements exacts quant aux conditions climatériques et aux ressources du Canada, et aux personnes désireuses d'émigrer indiquer le Canada comme un champ favorable à la colonisation. Or, pour l'aider à remplir ces obligations légères et mal définies, le Gouvernement s'engage à lui fournir pour £500 de brochures imprimées suivant son désir, et à lui verser une somme de tant pour tout immigrant de ces pays qui se dirigera sur le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest et (c'est là la clause restrictive—âgé de plus de douze ans, ainsi qu'il apparaîtra aux registres des ports. Ceci n'est applicable qu'à des cultivateurs ou autres qui se proposent de s'établir sur des terres. Je crois que ce marché a été conclu hors la connaissance du Conseil et, certainement, hors la connaissance du Parlement. Sans rien autre chose qu'un crédit général pour l'immigration voté d'année en année, le ministre et ses deux subalternes soumettent le pays à l'obligation de payer une subvention pour une somme indéfinie, illimitée, durant au moins cinq ans. C'est là la première étape de cette affaire. Ce marché, depuis le 4 novembre 1899, date à laquelle il fut conclu, jusqu'au 31 mai 1902, a existé sous les yeux mêmes des ministres et du Gouvernement. Et pourtant, si l'on s'en rapporte à ce que l'on trouve dans les documents déposés sur le bureau, ni le Conseil des ministres ni le Parlement n'avait la moindre idée que ce marché fût obligatoire pour le Canada et qu'il eût été conclu pour une période de cinq ans. Le 31 mai 1902 le département, ou le ministre de l'Intérieur, eut une légère appréhension, eut quelque crainte, d'avoir poussé les choses un peu trop loin, et on en vint à la conclusion qu'il faudrait obtenir un décret du Conseil, et à la date que je viens d'indiquer, il fut passé un décret en conseil à la suite d'un rapport du ministre, en vue d'autoriser et de ratifier le marché n° 2. Ce marché fut conclu avec la même compagnie, la "North Atlantic Trading," et, fait étrange, bien que ce décret en Conseil ait été passé le 31 mai, on donne au marché un effet rétroactif depuis le 1er janvier 1902. Ce deuxième marché est sensiblement différent du premier. Il est plus étendu, et, à certains égards, plus favorable pour la compagnie "North Atlantic Trading." Le premier marché couvrait l'Europe continentale ; mais celui-ci circonscrit le champ d'action, désigne nommément un certain nombre de pays. Il vise :

La Belgique, la Hollande, le Danemark, la Russie, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie du nord, le Luxembourg, la Roumanie, la Bulgarie, la Serbie, la Suisse, la Norvège, la Suède, la Finlande et tous autres pays qui pourront être à l'avenir compris dans l'arrangement. La France est omise pour la raison que le département est libre en vertu des lois de ce pays d'y maintenir des agences.

Maintenant, dans ce contrat, les points saillants sont ceux-ci : en premier lieu, qu'est-ce que la compagnie est obligée de faire ?

La compagnie fera un travail de recrutement méthodique et suivi dans les pays en question, afin que les habitants des campagnes soient mis au courant des avantages que présente le Canada au point de vue de la colonisation.

Nous restons toujours dans le vague. Les indications sont très générales, ce sont à peine des indications ; et cette propagande doit à tout événement être méthodique et suivie et se faire par le moyen

d'annonces dans les journaux, de brochures publiées par la compagnie dans les diverses langues.

Toutes ces annonces et brochures devront être approuvées au besoin par le département dès avant leur publication. Par ce contrat, la compagnie s'oblige à dépenser $15,000 par année pour les fins indiquées, annonces, brochures et propagande personnelle faite par les représentants de la compagnie. La compagnie s'engage, en outre, à faire un travail spécial, qu'on ne définit pas, dans la Suède, la Norvège et la Finlande, et à y dépenser £1,000; de quelle manière et dans quelles conditions cette dépense se fera-t-elle, le contrat n'en dit rien ; mais le Gouvernement devra lui payer, en raison de ce travail spécial, £750 par année pendant deux ans. Les colons devront remplir certaines conditions pécuniaires ; tout chef de famille devra être possesseur de $100 pour lui-même, de $25 pour chaque enfant, soit $200 au maximum pour toute une famille, quel que soit le nombre des enfants. Ce contrat doit couvrir une période de dix ans à partir du 1er janvier 1902, sauf le droit du département de l'annuler dans l'intervalle, si la compagnie faillit à quelqu'une de ses obligations, et sauf également le droit de l'une et l'autre partie de mettre fin à l'arrangement au moyen d'un avis de deux ans à partir du 1er janvier de chaque année. Dans ces conditions la compagnie devra recevoir pour toute personne qui pourra immigrer vers le Canada ou y débarquer, à provenance de quelqu'un des pays ci-dessus nommés, une prime de $5 par tête pourvu qu'elle soit de la classe agricole, ou de la classe domestique,—et, dans ce dernier cas, âgée de plus de 18 ans.

Ce sont là les grandes lignes de ce deuxième contrat. C'est à la compagnie à prouver d'une manière satisfaisante qu'elle a bien dépensée $15,000. Aux termes du premier contrat, cette prime doit être payée sur tous ceux qui émigreront de ces pays et mettront pied au Canada, et c'est à la compagnie de prouver que ces personnes sont, en effet, venues des pays en question, preuve toujours

facile à faire si le pointage est exécuté par les soins du fonctionnaire du gouvernement fédéral. Ce contrat a été en vigueur depuis le 1er janvier 1902, si l'on comprend la période de rétroactivité, ou à partir du 21 mai 1902, date du décret en conseil, jusqu'au 20 septembre 1904. A cette dernière date, deux ans et six mois seulement après la conclusion du marché, il fut émis un autre décret en conseil, et conclu, avec la même compagnie, un autre marché fondé sur ce décert en conseil. Or, il vous suffira d'examiner ce décret en conseil pour constater, que dans presque tous les cas, les modifications ont été faites en faveur de la compagnie "North Atlantic Trading" et au détriment du Canada. Ainsi donc, voici un marché qui, en premier lieu, n'avait pas été porté à la connaissance du Parlement, qui n'avait pas été ratifié par le Parlement, marché conclu en contravention aux usages parlementaires, aux usages administratifs ainsi qu'à l'esprit de la constitution, pour une période de dix ans ; et avant qu'il se soit écoulé deux ans et sept mois, il est conclu un autre marché, à la date du 24 septembre 1904,—c'est là la date à laquelle fut émis le décret en conseil, et le contrat fondé sur ce décret porte la date du 24 novembre 1904,—et aux termes de ce contrat la période est prolongée de dix ans à compter de cette date, ce qui ajoute plus de deux ans à la période couverte par le contrat antérieur. De cette manière la période couverte par les trois contrats se trouve de quinze ans et un mois, et à cette date le Parlement n'avait pas encore été avisé de l'existence d'aucun marché, de la signature d'aucun contrat, et pour cette simple raison n'avait pu ratifier rien de ce qui s'était fait. Il n'avait jamais été consulté à cet égard.

Or, monsieur l'Orateur, c'est là, à ne s'y pas tromper, un procédé des plus "siftoniens". Le très honorable premier ministre approuve-t-il cette doctrine ? Savait-il ce qui se passait ? S'il l'ignorait, a-t-il été bien traité par son ministre ?

C'est là une question qu'ils devront régler entre eux; mais nous savons que c'est là ce qui est arrivé, et je ne pense pas qu'on puisse trouver rien d'approchant dans les annales de notre Parlement. La somme totale qui se trouvait en jeu, aux termes de ces trois contrats conclus sans l'autorisation, sans la sanction du Parlement et avant qu'il eût été voté aucun crédit, peut-être fixée raisonnablement à un peu moins ou un peu plus de $1,000,000. Maintenant, j'ai dit que ce troisième contrat modifiait sensiblement le marché primitif dans l'intérêt de la compagnie dite "North Atlantic Trading". De quelle manière ? En premier lieu, le travail que doit faire la compagnie est indiqué d'une manière encore plus vague, peut-être, que dans le contrat précédent. En effet, que doit faire la compagnie aux termes de ce troisième contrat ?

La compagnie devra faire une campagne éducative active...

M. FOSTER.

C'est là son rôle. Comme c'est précis! Comme c'est délicieusement clair!

...faire une campagne éducative par des annonces au moyen de brochures et par des sollicitations personnelles des agents de la compagnie.

C'est là tout ce qu'on indique. Je signale cette manière d'agir aux autres départements de l'administration qui pourront être dans l'obligation de construire un pont, un chemin de fer, ou quelque grand édifice public. Comme ils se trouveraient soulagés, comme leurs ingénieurs et leurs architectes s'épargneraient de la fatigue, s'ils se contentaient de dire : M. un tel ou un tel s'engage à construire un pont qui devra être terminé à telle époque. Ce serait à peu près aussi précis que les stipulations du contrat ci-dessus. Mais ce n'est pas tout. Le contrat antérieur désignait certains pays. On a biffé les noms de quatre de ces pays, dont trois sont de ceux où le travail de recrutement se fait dans les conditions les plus difficiles et les moins rémunératrices. C'est encore là un avantage pour la compagnie. Celle-ci s'engage à dépenser la même somme qu'auparavant, mais la période pour l'exécution du "travail spécial" est prolongé de quatre années encore ; et pour ce travail spécial, non spécifié, dont le mode d'exécution n'est pas indiqué et au sujet duquel je ne puis obtenir aucun renseignement, la compagnie devra recevoir $15,000 de plus qu'il n'était stipulé dans le contrat précédent. La prime sera payée, non pas pour toute personne qui "émigre et se rend au Canada", mais, remarquez-le bien, pour toute personne qui se rend au Canada, immigrant ou non. On ne dit plus que cette personne doit émigrer d'Europe et se rendre au Canada, comme le disait l'ancien contrat, qui mettait ainsi la compagnie dans l'obligation de prouver que le recrutement du colon était bien son fait. On stipule simplement que pour tout homme, femme ou enfant de la classe agricole, ou pour toute servante âgée de plus de dix-huit ans, qui débarque au Canada, il sera payé à la compagnie une prime de cinq dollars. Le premier contrat stipulait que la compagnie devrait dépenser $15,000, et il lui fallait établir nettement que ces $15,000 avaient été dépensés. Dès lors, le département ou le fonctionnaire public pouvait exiger que la dépense fut clairement, raisonnablement bien prouvée avant de payer un seul sou de la prime. Dans le deuxième contrat, on a inséré une stipulation ingénieuse au sujet de cette dépense de $15,000 par année. Il suffira que la compagnie, à la fin de l'année, transmette son compte pour $15-000, accompagné d'une pièce justificative certifié pour ce montant. Et on ajoute "ou autre preuve raisonnable" ; mais comme il était stipulé que la production de cette pièce serait une des preuves reconnues suffisantes, on n'a jamais demandé davantage. Demandez à un fonctionnaire quelconque du département s'il a jamais exigé plus que la pro-

duction de cette pièce justificative attestée pour s'assurer que les $15,000 avaient bien été dépensés, que les annonces avaient été distribuées, en quels endroits et en quels nombres, il vous répondra invariablement : "Non, je ne l'ai pas fait, parce que le contrat ne demande pas davantage. Le contrat dit que la pièce justificative certifiée est une preuve suffisante ; j'ai cette pièce, et je n'en demande pas davantage ". Bien plus, le contrat qui devait couvrir une période de dix ans, dont deux ans et six mois étaient écoulés, fut modifié de manière à couvrir dix ans à partir du 24 novembre 1904, ce qui a donné au contrat, comme je l'ai dit, une durée totale de quinze ans et un mois, et cela sans autorisation du Parlement, hors la connaissance du Parlement et sans la ratification du Parlement. On peut bien se demander : s'il était nécessaire de modifier le contrat, pourquoi ne s'est-on pas contenté des sept années et quatre mois qui restaient à courir de la période fixée en premier lieu ; et pourquoi a-t-on prolongé cette période de plus de deux ans en faveur de la compagnie "North Atlantic Trading" ? Quelle réponse peut-on faire à cette question ? On nous la donnera peut-être un jour. Dans ces trois contrats il est stipulé que la compagnie "North Atlantic Trading" ne contreviendra en rien aux lois existantes ou qui pourront être décrétées plus tard dans aucun de ces pays au sujet de l'immigration. C'est une circonstance qu'il sera bon de se rappeler quand nous en viendrons à discuter certaines autres parties de ce marché. En somme, voici les changements que le troisième contrat fait au second dans l'intérêt de la compagnie : Obligations moins précises, moins de pays à exploiter, exclusion de trois ou quatre des moins rémunérateurs, droit d'exiger des versements mensuels au lieu de trimestriels; obligation de la preuve enlevée à la compagnie en ce qui regarde l'immigration, les dépenses, la condition financière. Tout cela disparaît.

La durée du contrat est prolongée de trois ans ; la période d'avis est portée de deux ans à quatre. Ici encore je demanderai : pourquoi le ministre, pourquoi le département, pourquoi le Gouvernement, n'ont-ils pas retenu au moins le contrôle que lui assurait cet avis de deux ans ; pourquoi avoir porté le délai à quatre ans ? Aux termes du premier contrat, le ministre ou le sous-ministre était à même d'annuler le marché si la compagnie faillissait à une seule de ses obligations ; aux termes du troisième contrat, ils ne peuvent mettre fin au marché que si la compagnie ne remplit aucune de ses obligations. Et tandis que, dans le premier contrat, on accordait £750 pour travail spécial durant deux années, dans le troisième contrat on grossit ce nombre de quatre ans, c'est-à-dire qu'on ajoute $15,000 aux subventions que devra recevoir la compagnie. Pourquoi, dans ce troisième contrat, est-on si obligeant pour la compagnie et montre-t-on si peu d'intérêt pour le pays ? Qu'on me permette de faire, en aussi peu de mots que possible, la revue rapide de ce que comporte réellement ce troisième contrat. Qu'est-ce que devait faire la compagnie ? Elle devait mener une campagne éducative active parmi les classes rurales ; dépenser $15,000 par année en brochures, annonces et propagande personnelle par l'entremise des représentants de la compagnie ; on devait accepter comme preuve suffisante de cette dépense la production au département de l'Intérieur d'un compte accompagné d'une pièce justificative certifiée ; la compagnie devait dépenser $5,000 par année en vue du travail spécial et recevoir de ce chef £750 du Gouvernement. Le Gouvernement, de son côté, devait verser $3,750 par année pour ce travail spécial (non spécifié), et $5 par tête pour tout homme, femme et enfant de la classe agricole et de toute servante âgée de plus de 18 ans arrivant au Canada d'un des pays mentionnés. Or, observez ceci : aux termes de ce contrat, la compagnie ne dresse pas de liste d'immigrants. J'ai demandé à un fonctionnaire du département s'il avait la certitude que les immigrants qu'on faisait entrer en ligne de compte et sur lesquels on payait la prime étaient bien venus au Canada par suite du travail exécuté par la compagnie sur le continent européen. Que me répond-t-il : Ça ne me regarde pas ; je n'ai eu qu'à me conformer aux stipulations du contrat, et aux termes de ce contrat, je dois payer à la compagnie $5 pour toute personne d'une des classes indiquées qui met le pied au Canada. Il n'est pas nécessaire que l'immigrant reste dix jours dans le pays ; il n'est pas nécessaire qu'il ait été raccolé par la compagnie ; pour tout individu qui arrive au Canada de la zone en question, il est payé $5 à la compagnie " North Atlantic Trading ". Celle-ci n'est pas tenue de fournir des preuves au Gouvernement ; on n'exige aucun certificat établissant qu'il est venu un immigrant de cette partie de l'Europe dont on a fait le champ d'exploitation de la compagnie. Celle-ci n'est pas appelée à fournir la liste de ses agents ou de ses racoleurs ; tout se fait sous le sceau du secret. La compagnie présente simplement ses comptes accompagnés d'une pièce justificative certifiée et encaisse les versements mensuels. Je me trompe, elle fait un peu plus. Elle présente ses comptes accompagnés de pièces justificatives attestées à la fin de l'année pour une dépense de $15,000 ; mais, à la fin de chaque mois de l'année, elle est à même de retirer $5 par tête pour tout immigrant qui arrive au Canada. Le département ne s'assure pas si cette somme a été réellement dépensée, si le travail de recrutement et de publicité a été fait, si les brochures ont été distribuées ; rien de tout cela. Et quand vous demandez au surintendant de l'immigration la raison de cette inaction, il vous répond : Le contrat ne m'oblige pas à le faire ; mon rôle se borne à faire l'énumération des immigrants,

à les inscrire, sur la foi de leur déclaration, ou d'après le manifeste du navire, comme venant d'un de ces pays, et dès lors il est porté $5 par tête au crédit de la compagnie " North Atlantic Trading ". Le Gouvernement, toutefois, est plus accommodant. Il met un de ses employés à chacun des ports du Canada pour faire l'examen du manifeste du navire et faire le relevé de ceux qui débarquent sur le sol canadien. Il constate, par le manifeste du navire, ou par la déclaration des immigrants eux-mêmes, s'ils viennent d'un des pays assignés à la compagnie " North Atlantic Trading ". Puis, avec une politesse exquise et une bonne volonté merveilleuse, ce même Gouvernement prépare le compte de la compagnie et lui fait remise d'un chèque en lui disant : Prenez, c'est votre bien. Rendez-vous bien compte de la situation : Vous délimitez une certaine étendue de l'Europe continentale ; à l'intérieur de cette zone nombre de facteurs peuvent être à l'œuvre dirigeant des immigrants sur le Canada. Mais quel que soit le nombre de ces agents, quelles que soient les influences locales ou générales qui s'exercent dans le but de nous envoyer des immigrants, sur chacun de ceux-ci le Gouvernement s'engage à payer $5 par tête à la compagnie " North Atlantic Trading ". Notez bien, ce n'est pas à l'individu ou à l'agence qui recrute cet immigrant et l'envoie au Canada que cette somme est payée ; elle est payée à la compagnie " North Atlantic Trading ", laquelle est chargée de la tâche tellement précise qu'elle en devient plaisante, de mener une " campagne éducative active " dans la plus grande partie de l'Europe continentale.

Je prierai maintenant les honorables députés de se reporter à une carte de l'Europe, et de se rendre compte de ce que cela veut dire. Cette zone de pays qui est mise à part comme région tributaire de la compagnie " North Atlantic Trading " comprend une population d'à peu près 240,000,000 d'habitants. Vous avez l'Autriche avec 30,000,000; la Norvège avec 2,500,000; la Suède avec 5,000,000; le Danemark avec 2,500,000; l'Allemagne avec 60,000,000; les Pays Bas avec 6,000,000; la Suisse avec 4,000,000 et la Russie avec 108,000,000. J'ai été raisonnable, ce marché comprend toute la Russie de l'océan Pacifique à la Baltique, mais je m'en suis tenu à la Russie d'Europe. Cela fait en tout 238,000,000. Et que reste-il de l'Europe? La France n'est pas comprise dans ce marché; mais les Français n'émigrent pas, et il ne reste plus que l'Espagne et l'Italie. On voit donc que toute l'Europe virtuellement a été confisquée et déclarée tributaire de la compagnie " North Atlantic Trading "; car le Gouvernement s'est obligé à verser d'ici à quinze ans $5 par tête pour tout homme, femme ou enfant de certaines classes qui vient au Canada d'un de ces pays.

Maintenant, jetoons encore un coup d'œil sur ces pays ; leurs habitants étaient-ils libres d'émigrer par eux-mêmes? Assurément.

M. FOSTER.

Ces pays forment précisément le foyer de recrutement par excellence des immigrants à destination des terres neuves de l'Amérique. En 1901-1902, d'après les statistiques les plus récentes, plus de 500,000 personnes émigrent de cette zone pour s'établir en Amérique. Il n'y a pas lieu de s'organiser en vue de prendre le pays d'assaut comme si c'était une région fermée semblable à la Chine il y a vingt ou trente ans. Le territoire en question est parfaitement accessible; c'est par excellence un foyer d'émigration; c'est là que se recrutent à peu près tous les immigrants à provenance de l'Europe continentale. Et c'est cette région qu'on a donnée en proie à la compagnie. Mais, répond le Gouvernement, nous avions besoin d'immigrants, et ils ne seraient pas venus si nous n'avions pas pris ce moyen. Vous n'avez pas pris ce moyen en ce qui regarde l'Italie, et pourtant 4,445 Italiens ont émigré au Canada en 1903-1904, et à peu près le même nombre en 1904-1905; ce qui montre bien qu'il s'était établi un courant, et que ces 500,000 immigrants, un certain nombre se disposait à partir pour le Canada et y serait venu quand même. Mais vous avez mis à part ce vaste champ de recrutement de l'Europe continental et vous l'avez rendu tributaire de la " North Atlantic Trading ".

Il est un autre aspect de la question à considérer. Les habitants de ces divers pays ont, dans les conditions politiques mêmes de leur patrie, la meilleure raison possible d'émigrer. Dans quelques-uns de ces pays les impôts sont très lourds, et l'effet est d'engager leurs habitants à se porter vers des pays où le fisc est moins exigeant. Dans ces pays les animosités religieuses et de race sont très vives; elles vont parfois jusqu'à la violence et même au meurtre; et les victimes de ces persécutions sont portées à se chercher un asile sous d'autres cieux. Dans ces pays, on souffre de l'oppression des forts; les groupes les moins nombreux sont persécutés par les groupes dominants; on y souffre de la misère la plus cruelle et la plus exaspérante. Ce sont là les conditions spéciales à ces pays et qui portent leurs habitants à émigrer. Et par-dessus tout cela, en Allemagne, en Russie, en Autriche, dans la plupart de ces pays, il existe une organisation militaire déprimante et appauvrissante, à laquelle on cherche à se soustraire, et à laquelle on continuera de chercher à se soustraire, dans la mesure du possible. Ce sont là autant de facteurs qui stimulent l'émigration et qui portent les habitants de ces pays vers l'Amérique. Au reste, ce ne sont pas les seules influences qui sont à l'œuvre là-bas; mais quels que soient leur nombre et les résultats qu'elles produisent, il faut en payer tribut à la compagnie " North Atlantic Trading." Qu'est-il arrivé en 1901-1902? La société israëlite, grâce aux subventions généreuses du baron Hirsch et d'autres, se chargea de faire venir un certain nombre de juifs persécutés de la Russie pour les établir au Canada. De $40,000 à $50,000 furent souscrits

pour cette fin. La société pourvut aux frais de vêtements et de nourriture de ces Juifs, les transporta ici et les y établit; or, pour chacun des émigrants, qu'elle amena ici par centaines, notre Gouvernement versa $5 par tête à la compagnie " North Atlantic Trading ". D'autres se donnent du mal, mais c'est cet heureux syndicat qui recueille les fruits de leurs labeurs.

Quelle que soit l'influence qui dirige les habitants de ces pays vers le Canada,—renseignements, circonstances locales, exhortations d'amis,—ce n'est pas à celui qui le mérite que la prime des $5 est payée, c'est à la compagnie " North Atlantic Trading ". Quoi encore ? L'agent le plus actif d'immigration que nous ayons au Canada, c'est le colon qui nous est venu de l'étranger et qui s'est installé sur nos terres. Satisfait des conditions de sa nouvelle patrie, il écrit à ses amis, les renseigne, leur fait des avances de fortes sommes d'argent pour les attirer ici. Il serait possible de faire un calcul assez exact des sommes qui ont été envoyées l'année dernière par les colons à provenance de ces pays à leurs connaissances restées en arrière. Prenez le rapport même du ministre ; voici ce que dit un de ses propres inspecteurs :

Ruthènes et Galiciens.—Evidemment nombre de ceux qui sont arrivés cette année avaient reçu de l'aide de leurs compatriotes arrivés avant eux au Canada et qu'ils allaient retrouver sur-le-champ.

Mais ce n'est pas à ce colon établi dans l'Ouest, qui prélève sur ses économies une centaine de dollars pour faire venir ici deux, trois ou quatre de ses compatriotes et les établir près de lui dans le Manitoba ou le Nord-Ouest,—ce n'est pas à lui, dis-je, qu'on paiera la prime de $5 ; c'est à la mystérieuse compagnie " North Atlantic Trading ". Voilà le Gouvernement ; voilà le département dont la devise est : " La terre au colon ". La terre va au colon mais le bénéfice va au spéculateur. Ici encore on constate que ce n'est pas le travailleur utile, mais le spéculateur qui trouve son profit. Là-bas, quelque part, on ne sait trop où, en un lieu que personne ne connaît, dans des bureaux que personne n'a jamais vus, sur un point de l'espace qui n'a jamais été déterminé, il existe une compagnie mystérieuse, apocryphe qu'on a étiquetée " North Atlantic Trading ", et c'est à cette compagnie qu'on verse le tribut de $5. L'année dernière, cette compagnie a retiré $88,000 pour en avoir dépensé $15,000. Qu'avait-elle fait ? Personne ne le sait, ni au département de l'Intérieur, ni dans aucun des départements d'Ottawa, ni parmi les membres du cabinet. Personne n'en a la moindre idée. Tout ce qu'on sait, c'est qu'elle a prétendu avoir dépensé $15,000, et qu'elle en a empoché $88,000. Jolie opération pour un gouvernement dont la devise est " A bas le spéculateur, en avant le colon." C'en est assez sur ce point. Vos inspecteurs d'immigration, postés, quelques-uns à Québec, quelques-uns à Montréal, quelques-uns à Halifax, quelques-uns à Saint-Jean, quelques-uns à Vancouver, quelques-uns à Victoria, font l'énumération de ceux sur lesquels il va falloir payer tribut à cette compagnie apocryphe. Mais si quelque ami du Canada s'aventurait à poser cette question : Vous versez $5 à cette compagnie pour avoir fait venir cet homme ; êtes vous bien sûr que c'est elle qui l'a fait venir de la Galicie? On lui répondrait : Cela ne me regarde pas, je n'ai qu'à faire l'énumération des immigrants. Supposons que l'ami du pays pose cette autre question : Est-ce à votre connaissance que cette compagnie ait recruté ces immigrants et les ait dirigés sur notre pays ?

On lui répondrait encore : Cela ne me concerne pas ; il est dit dans le contrat qu'ils recevront $5 pour chaque individu venant de cet endroit qui foulera le sol du Canada et je n'ai pas d'autre chose à faire que de compter les têtes et de payer le tribut. Ainsi l'ami du Canada ne pourrait rien obtenir de ce fonctionnaire, de ce département ou de ce Gouvernement.

Quant à cette partie même du contrat qui a trait aux immigrants de la classe agricole, comment celui qui les compte dans le port de mer sait-il qu'un individu, sa femme et sa famille appartiennent à cette classe ? Quelle preuve a-t-il ? Il n'en a aucune. Mais, me direz-vous, il a pour se renseigner les papiers de bord. Quelle garantie est-ce ? L'agent comptable demande à chaque passager son nom, d'où il vient, où il va, son âge et le reste, et la réponse est inscrite sur les papiers de bord. On lui demande, par exemple : Etes-vous cultivateur ? Et on inscrit sa réponse—journalier, cultivateur, ou n'importe quoi. Le fonctionnaire canadien chargé de compter les immigrants examine le manifeste du navire et il suppose que les inscriptions en sont exactes. En supposant même qu'il fût curieux et qu'il interrogeât le nouveau-venu, quelle preuve aurait-il ? Vous appelez-vous monsieur Un Tel? Oui. Venez-vous de tel endroit ? Oui. Etes-vous un garçon de ferme ? Oui. C'est tout. Où est la preuve ? Vous exigez que vos agents aux Etats-Unis obtiennent un certificat chaque fois qu'ils envoient quelqu'un au Canada. Lorsque vous versez sa prime à l'agent, il a entre les mains le certificat de l'immigrant attestant que cet agent l'a déterminé à émigrer au Canada. Mais on n'exige aucune preuve pour établir que ces quarante à cinquante mille individus venus de ces pays-là ont eu connaissance ou entendu parler de la " North Atlantic Trading Company " ou de ses agents. Assez sur ce sujet.

Je ferai maintenant quelques observations générales sur l'ensemble de l'intrigue. Je le répète, elle fut ourdie par les siftoniens, à l'insu du Parlement, sans aucune ouverture de crédit, sans aucune autorisation, et les choses restèrent dans cet état-là pendant

deux ans et sept mois. Ensuite un marché fut conclu et ratifié par l'exécutif. Sa durée fut prolongée de dix ans, toujours à l'insu du Parlement et sans l'ouverture d'un crédit et, plus tard, au mois de septembre 1904, il y eut une nouvelle prolongation de dix ans en cachette. Certaines inscriptions du rapport de l'auditeur général firent découvrir le pot aux roses et ce n'est qu'à la dernière session que le Parlement eut vent de l'intrigue. Qu'arriva-t-il lorsque le Parlement eut connaissance de l'affaire, et lorsque les représentants de Toronto (M. Osler) et de Lennox (M. U. Wilson) et d'autres députés interrogèrent le Gouvernement au sujet de cette compagnie ? Il y eut des bruissements d'ailes dans le colombier, cela est certain. On demanda le dépôt du contrat, mais on essuya un refus. Les ministres de l'Intérieur et des Finances refusèrent et le premier ministre refusa également.

Ils disaient : En effet, il y a un contrat, mais nous ne pouvons pas le divulguer; nous ne saurions le communiquer à la Cambre. Il y a lieu de se demander en quel siècle nous vivons. Il fut un temps où les rois et les potentats avaient la disposition de certaines sommes d'argent, de fonds secrets, de montants considérables, dont ils ne rendaient aucun compte au Parlement. Mais, de nos jours, si je ne me trompe, l'emploi de ces fonds secrets eux-mêmes n'échappe pas à la vigilance d'un comité composé de membres choisis des deux côtés de la Chambre. Mais, dans une colonie anglaise, dans un Parlement anglais, dans un pays constitutionnel, que faut-il penser d'un Gouvernement, ou d'un département qui, en l'absence de tout crédit et de toute autorisation, signe en secret un contrat impliquant la dépense de millions de dollars, et qui oppose un refus catégorique aux mandataires du peuple qui demandent à voir ce contrat ? Et quelle raison invoque-t-on ? La raison d'Etat, pardi! La prudence. Si vous le voulez, nous disait-on, nous le ferons voir au chef de l'opposition. Or, dans un sens, le chef de l'opposition n'a pas ici d'autres droits que ceux de n'importe quel membre du Parlement. Le représentant de Saint-Jean, celui de Toronto ou celui de York, est dépositaire d'une partie de la souveraineté du peuple. Ce sont les deniers publics qui sont en jeu et chacun d'eux a le droit d'obtenir ce contrat et nul ne saurait le leur refuser bien longtemps. D'ailleurs, j'apprends que le chef de l'opposition a refusé d'examiner le contrat dans ces conditions-là.

Au milieu de ces détours et de ces finasseries, nous nous rendons jusqu'en 1906, alors qu'un comité de la Chambre est saisi de cette question. Ce comité, après avoir cherché partout afin de découvrir quelle était et ce qu'était cette compagnie, fut enfin mis en présence de l'ancien sous-ministre auquel il posa cette dernière question. Le savez-vous ?—Oui.—Quels sont les membres de la compagnie ? Il refusa de répondre. Le président de ce comité, la majorité servile de

M. FOSTER.

ses membres et, j'imagine, le Gouvernement qui tient les fils avec beaucoup d'adresse, tous s'accordèrent à dire que le témoin n'était pas tenu de répondre à cette dernière question. Si jamais il y eut au monde un groupe de "know-nothing", c'est bien le cabinet actuel ainsi que les attachés du ministère de l'Intérieur. La "North Atlantic Trading Company" existe-t-elle ? Nous l'ignorons. C'est ce qu'ils répondaient en chœur du premier au dernier. Quels sont ses employés ? Quels sont ses administrateurs ? Quel est son capital ? Où fait-elle affaires. A toutes ces questions, ils répondaient: Nous l'ignorons. Le département de l'auditeur général et le ministère de l'Intérieur opposaient à toutes nos demandes un "non" continuel, prononcé d'un ton moqueur et badin. Qui est-ce ou qu'est-ce ? Nous l'ignorons. Personne ne le sait.

Or, voici en quoi consiste la gravité de toute l'affaire. Quels étaient vos supérieurs? Du côté de M. Sifton, Preston et Smart. Ce sont eux qui ont conclu le marché. Ils déclarèrent sous leur propre signature que le marché avait été conclu avec la "North Atlantic Trading Company", qui était constituée en corporation, qui possédait un capital de $200,000 et qui avait plus de puissance que son capital l'indiquait. C'est ce que l'ancien sous-ministre, M. Smart a dit. C'est ce qu'ont dit le commissaire, M. Preston, et le ministre, M. Sifton. Celui-ci présenta son rapport à l'exécutif et le décret en conseil, la manifestation du sentiment de tout le cabinet, répéta la même chose.

Pourtant, aujourd'hui, après les avoir chassés de leurs derniers retranchements, nous avons demandé, devant le pays en éveil, quelle est cette compagnie quels sont ces actionnaires ; après avoir télégraphié à lord Strathcona—avec l'autorisation du comité—nous avons reçu la dépêche de celui-ci et que nous apprend-elle ? Qu'il n'y a jamais eu de corporation nommée "North Atlantic Trading Company", entre le mois de juillet 1899, et le mois de juin 1905 ; que ça n'a été d'un bout à l'autre qu'une supercherie grossière qu'on n'a pas cherché à voiler. Rien de plus et rien de moins. Lord Strathcona dit :

> Les personnes mentionnées comme signataires du projet et du contrat de société de la North-Atlantic Trading Company et possédant
> . . . . .
>
> Terre, écoutez !
>
> . . . . et possédant une action chacune sont : Edward Samsbury, hôtelier, Londres ; Alfred H. Alexander, ingénieur ; John A. Randall, commis, tous deux de Cheswick ; Geo. T. Dourney, Palwell Park, East Sheen, maître-clerc d'avoué ; Henry James Whitman, entrepreneur, Cheswick ; John H. Thompson, Epsom, secrétaire autorisé ; Charles Guy Underwood, Acton, maître-clerc d'avoué. L'avocat de la compagnie est M. E. A. Alexander, rue Sussex, Strand. Le capital de la compagnie est de 3,000 livres sterling divisé en 300 parts de dix livres chacune. Je fais des démarches afin de me pro-

curer la liste des actionnaires et le montant du capital réellement souscrit et libéré. La compagnie a été constituée en corporation dans l'île de Guernesey sous le nom de " North-Atlantic Trading Company," à responsabilité limitée . . .

Très limitée.

. . . et enregistrée le trois juin 1905. L'avis de constitution porte que le siège social enregistré de la compagnie est situé dans l'île de Guernesay ; J. Gluck, directeur ; H. Pheifel, directeur-gérant ; N. Kahon, secrétaire ; bureau, 92 rue Damarack, Amsterdam. L'avis de constitution de l'association sera transmis par le courrier, le 14, sur le ' Campania."

(signé) STRATHCONA.

Espérons que le " Campania " sera assez solide pour porter ce document.

Je demande au Parlement, je prie cette Chambre de dire si, dans l'administration des affaires publiques, rien de plus absurde, de plus risible, de plus scandaleux a jamais été découvert ou s'est jamais produit dans un pays. Car, sur qui repose la responsabilité ? Votre commissaire de l'immigration, votre sous-ministre et votre ministre de l'Intérieur se sont rendus en Angleterre et ont conclu un marché. A leur retour, ils ont déclaré sous leur propre signature qu'il existait une compagnie appelée "North Atlantic Trading Company" avec laquelle ils avaient signé un contrat. Ces gens-là étaient-ils fous ? On ne saurait dire qu'aucun d'eux était fou ou ignorant. S'étaient-ils rendus coupables d'une fraude ? Avaient-ils de propos délibéré commis une supercherie ? Qu'y avait-il—de l'ignorance de la fraude ou de la supercherie ? Il n'y a pas à sortir de là. Et, lorsque le ministre a présenté son rapport et a dit à ses collègues : je vous demande de ratifier un marché conclu avec une corporation appelé la "North Atlantic Trading Company", était-ce de l'ignorance, de la fraude ou de la supercherie de sa part ? Quelle alternative choisir ? Je refuse de croire que les membres du cabinet, pris ensemble ont été coupables de l'une ou l'autre de ces fautes. C'est à ces trois créatures de Sifton de se disculper de l'accusation d'ignorance, de fraude ou de supercherie volontaire.

Nous avons tous lu l'intéressante histoire de Japhet à la recherche de son père. Il en est une plus émouvante encore qu'un historien des temps modernes consignera, je l'espère, dans les fastes de l'univers. Le sous-ministre, après avoir conclu un marché avec cette compagnie, après avoir déclaré qu'elle était constituée en corporation, après avoir soigné ses intérêts et lui avoir fait des paiements durant trois ans et demi, se laissa entraîner par une vaine curiosité et s'en alla visiter le siège social de la compagnie. Il s'embarque pour l'Europe et met pied à terre à Amsterdam. Il demande à tout venant où se trouve le grand et puissant établissement de la " North Atlantic Trading Company ". On lui répond " zut ". Il poursuit ses recherches ; il continue sa marche fatigante ; il aperçoit de loin des maisons d'affaires, il accourt, lit avidement les enseignes, mais peine inutile. Enfin, il s'engage dans une rue écartée et déserte où il découvre une maison de chétive apparence. Il grimpe deux étages et se trouve en face d'une porte sur laquelle il lit ces mots : " North Atlantic Trading Company ". Ses pérégrinations sont finies. Il met la main sur le bouton de la porte, mais celle-ci résiste. Il ferme le poing et frappe. Pas de réponse. Las et rompu de fatigue, il redescend tristement les deux escaliers et recommence ses courses et son enquête. Il demande aux voisins s'ils ont entendu parler de cette compagnie. Enfin, un pauvre hollandais lui apprend qu'un visiteur solitaire et minable ouvre parfois cette porte, entre dans la pièce un sac à la main et en ressort quelques instants après son sac bien garni—avec les chèques du ministère de l'Intérieur, j'imagine, à l'ordre de la "North Atlantic Trading Company ", qui ont été apportés à l'étage du haut d'une maison obscure de la rue Damarack, à Amsterdam. Si les intérêts en jeu n'étaient pas aussi importants, ce serait la bouffonnerie la plus risible qu'un comédien ait jamais entrepris de représenter ou qu'un auteur ait jamais conçue. Mais la question est grave.

Examinons maintenant cette affaire sous un autre aspect. Quelles sont les excuses du Gouvernement et du ministère de l'Intérieur ? Nous voulions attirer cette immigration, disent-ils ; nous ne pouvions pas réussir autrement et nous avons été obligés d'avoir recours à cette compagnie. Ces raisons ne sont pas fondées. D'abord, nous ne voulons plus recevoir indifféremment tous les immigrants qui viennent d'une grande partie de ce territoire. Quant à ceux qui viennent d'eux-mêmes, trions-les à leur arrivée, mais n'accordons pas de prime à personne pour les avoir dirigés vers nos bords. D'autres agences respectables avaient fait pendant longtemps du recrutement dans les meilleurs de ces pays et, chaque année, elles nous avaient fourni un contingent d'immigrants. Les Etats-Unis reçoivent près d'un million d'émigrés venus de ces centres européens. Ils ne dépensent rien ; loin de là, ils se montrent sévères à l'égard des immigrants.

Le Gouvernement invoque une autre excuse. Il ne pourrait pas, dit-il, recruter des immigrants là-bas, parce que la loi de ces pays le défend. Qu'on veuille bien réfléchir à une ou deux questions que je poserai à ce sujet. Qu'est-ce que la loi de ces pays défend ? D'encourager ou de diriger l'émigration vers le Canada. Par conséquent, nous ne le pouvons pas. Si la loi d'un pays nous défend d'encourager ou de diriger l'émigration hors du territoire, cette interdiction s'applique-t-elle aux nationaux aussi bien qu'aux étrangers ? Si elle vise les agents du gouvernement canadien, elle vise également les citoyens du pays. Et dans quel dilemme se trouve le Gouvernement ?

Ou bien son excuse ne vaut rien ou bien il retient les services de ces agents afin de commettre une illégalité qui lui procurera des avantages. Est-ce là une attitude digne de la part du Gouvernement ? Mais, voici en quoi consiste l'absurdité de sa conduite. L'article 2 du contrat qu'il a signé avec cette compagnie lui défend à elle et à ses agents d'enfreindre en quoi que ce soit les lois en vigueur ou qui pourrait le devenir dans ces pays relativement à l'encouragement de l'émigration. Est-ce bien sincère ? Dans l'affirmative, le Gouvernement appointe une foule de gens auxquels il interdit absolument de recruter des immigrants. Au nom du bon sens, je vous demande ce que font ces agents que le Gouvernement ne pourrait pas faire ? Ils publient des annonces dans les journaux ? Ne pourriez-vous pas le faire vous-mêmes. Ne pourriez-vous, tout aussi bien que cette compagnie, faire des arrangements avec des journaux pour la publication d'une annonce donnant une description ? Ne pourriez-vous, sans vous rendre là-bas, mettre une plaquette sous enveloppe et l'adresser à n'importe qui, comme le font ces agents. Car, c'est ainsi qu'ils doivent s'y prendre. Un employé du département de l'immigration a déclaré que le travail de ces agents consistait à distribuer des brochures sous pli cacheté, ajoutant qu'ils devaient se tenir en dehors du pays où ces brochures parviennent à leurs destinataires. Ne pourriez-vous pas engager une armée de commis pour adresser des lettres à des personnes dont il est facile de se procurer les noms car elles n'habitent pas des pays ténébreux et inconnus. Le Gouvernement ne pourrait-il pas faire ce travail aussi bien que cette compagnie et à moins de frais et savoir exactement ce qui se passe ? Il déclare que ces démarches doivent être secrètes.

L'une des choses les plus bizarres dans cette affaire, c'est que le sous-ministre de l'Intérieur et le commissaire de l'immigration, lorsqu'ils ont signé le contrat avec la " North Atlantic Trading Company ", se sont engagés à ne pas divulguer les noms des membres de cette compagnie. Lorsqu'on demande au sous-ministre de révéler quelle est cette compagnie, de dire s'il connaît quelques-uns de ses membres, il répond affirmativement. Lorsqu'on le prie de divulguer leurs noms au Parlement du Canada, il répond : Je ne le puis pas, parce que j'ai donné ma parole d'honneur que je ne révélerais pas ces noms.

Mais il faut entrer un autre fait en ligne de compte. M. Smart avoue que, lorsqu'il s'est engagé à garder le secret au sujet d'une compagnie qui n'a jamais existé, au sujet des membres de ce syndicat qu'il ne peut pas faire connaître, il a entrepris en 1901, de correspondre privément avec l'une des têtes dirigeantes de cette entreprise relativement aux affaires de la compagnie et qu'il a entretenu cette correspondance jusqu'au moment ou il est entré à son service. Voici un beau spectacle, en vérité! Un employé du département qui, sous le sceau du secret, signe

M. FOSTER.

un contrat impliquant une dépense d'un million de dollars avec une compagnie qui n'a jamais existé, bien qu'il déclare le contraire et, après avoir fait ratifier ce contrat par un deuxième décret en conseil et après lui avoir assuré une durée de quatorze ans, espère-t-il, fait ses préparatifs de départ du ministère afin d'accepter un emploi de cette même compagnie avec laquelle il a, en cachette, conclu des contrats ruineux. Le ministre le savait-il ? Le cabinet en avait-il connaissance ? Lors du départ de M. Smart, nous nous en sommes demandé inutilement les raisons. Nous les connaissons aujourd'hui. Il a préparé son nid et, le temps venu, il est allé l'occuper. Pendant des années, de 1901 à 1905, votre sous-ministre de l'Intérieur, a certifié les comptes de la compagnie, lui a envoyé des chèques, a dirigé l'intrigue de manière à rendre la tâche aussi douce que possible à la compagnie avec laquelle il échangeait des lettres secrètes pour en obtenir un emploi et participer dans les profits. On lui demande si cette correspondance est confidentielle. Oui. On veut savoir si elle a trait à l'immigration. Oui, répond-il, mais elle ne renferme rien d'important. Cependant, il refuse de la communiquer. Voilà ce qui se passe au ministère de l'Intérieur et, Dieu sait dans combien d'autres ministères !

Dans le projet de résolution que j'ai préparé, je déclare que ce contrat est préjudiciable. Il l'est, en effet. Qu'on lise les commentaires auxquels les journaux anglais se sont livrés l'an dernier dès qu'ils apprirent que cet étrange contrat avait été signé. Payer sept schellings et six deniers pour un émigré anglais et donner à une compagnie anglaise qui n'existe pas $5 par tête pour les immigrants venus du continent européen ! Quel crime a commis l'Angleterre pour être soumise à ces passe-droits ? Dans les cercles commerciaux de l'autre côté de l'Atlantique ce sentiment s'était propagé et il est encore très vif aujourd'hui. Les groupes qui se forment dans les rues de Londres et dans les clubs commentent ce contrat bizarre et on se demande : Qu'est-ce que cela signifie ? Une compagnie qui n'en est pas une, acculée au pied du mur par les révoltes du sentiment populaire, est obligée de raccoler des garçons d'épicerie et de buvette et des maîtres-clercs afin d'enregistrer une société fictive dans l'île de Guernesey ! Et on nous parlait d'une compagnie organisée par les principaux armateurs du continent, au capital de $200,000 et dont la solvabilité était beaucoup plus grande vu la richesse et le rang des membres de ce syndicat ! Peut-on douter que cela soit préjudiciable au Canada. J'espère que ce contrat sera annulé immédiatement. Tant qu'il ne le sera pas, nous en souffrirons.

J'ai dit que ce contrat était entaché d'imprévoyance. Ne l'est-il pas ? Que font ces gens ? La droite, pas plus que la gauche, ne saurait répondre intelligemment à cette

question. Tout ce qu'on sait c'est qu'ils doivent dépenser $15,000, par année—mais pas un seul attaché du ministère ne s'en assure—et qu'ils empochent annuellement de $75,000 à $85,000. Je suis convaincu que c'est une fraude complète du commencement à la fin. C'est un contrat entaché d'imprévoyance et je crois avoir suffisamment démontré que c'est aussi un contrat absurde.

Que dire de cette obligation de garder le secret. On prétendra—le ministre de l'Intérieur l'a déjà fait—qu'il importe peu que ces choses soient tenues secrètes, que vous n'avez aucun intérêt à savoir quels sont les directeurs de la compagnie et si celle-ci est constituée en corporation, que vous êtes vraiment trop curieux. Il n'y a qu'une question à poser : Travaillent-ils ? Nous ignorons et nous ne tenons pas à savoir s'il existe une compagnie, si celle-ci est constituée en corporation, quelles sont les têtes dirigeantes ni rien de semblable. Ce soin ne concerne pas le Parlement. Pour la moindre subvention que nous accordons à un steamer, le Parlement ouvre un crédit Nous connaissons la compagnie, nous savons quelle est sa solvabilité et nous n'ignorons pas qu'elle est capable de remplir ses obligations. Autrement, la subvention serait refusée. Nous demandons des soumissions pour l'établissement d'une voie ferrée. Pourquoi tout ce tapage au sujet des membres des compagnies soumissionnaires ou de leur solvabilité ?

L'honorable ministre de l'Intérieur a énoncé la doctrine suivante :

> Mon honorable ami (M. Lennox), a dit que le Gouvernement ne devrait pas traiter avec une compagnie dont il ne connaitrait pas les membres. Voilà une drôle de doctrine. Nous payons des subventions à des compagnies de steamers au montant de plusieurs milliers et milliers de dollars, tous les ans, et nous ne demandons jamais quels sont les membres qui composent ces compagnies.

Cela est inexact.

> Nous n'avons pas d'intérêt à connaître quels en sont les directeurs, nous savons seulement que nous faisons affaires avec elles, si elles nous donnent un bon service ou non, et c'est tout ce que l'on est tenu de savoir.

Le très honorable premier ministre souscrira-t-il à cette doctrine ? Il existe une loi sur l'indépendance du Parlement. Qu'arriverait-il si l'on acceptait les principes du ministre de l'Intérieur ? Si cinq membres du Parlement pouvaient former une compagnie, garder le secret, refuser de divulguer les noms des directeurs ou de ceux qui ont demandé l'institution civile, selon l'admirable doctrine du ministre de l'Intérieur, tous brasseraient des affaires avec le présent Gouvernement. N'est-ce pas la publicité qu'on recherche aujourd'hui et le secret qu'on abhorre lorsqu'il s'agit d'entreprises publiques? Toute l'économie de notre législation, toute la tendance de nos investigations consistent à mettre au jour la solvabilité des compagnies en faisant connaître les hommes qui les composent, le chiffre de leur capital et en leur imposant des responsabilités. Dans cette affaire de la " North Atlantic Trading Company ", qui pourriez-vous tenir responsable ? Depuis cinq ans, le ministre de l'Intérieur a constamment fait des paiements à une compagnie qui n'existait pas. Le ministre des Finances, qui a la garde des deniers publics, a jusqu'ici versé $296,000 à une compagnie fictive. Si vous exigez que quelqu'un vous rende des comptes, à qui vous adresserez-vous ? A la compagnie ? Elle n'existe pas. Elle n'a pas de siège social, pas de membres, pas d'existence réelle. Qui est responsable ? Personne. Cependant on émet un chèque de $296,000 que le Trésor devra acquitter et s'il n'y a pas de changement, le chèque sera d'un million de dollars en fin de compte. En faveur de qui ? De la " North Atlantic Trading Company ", dont personne ne connaît rien, qui, depuis six ans au moins, n'a pas de personnalité, pas d'existence. Lorsque nous parvenons à découvrir un lambeau de la vérité, nous nous trouvons en face d'une espèce d'association de commis au lieu des somptueux magnats des compagnies de navigation du centre et du nord de l'Europe.

Je ne me propose pas, monsieur l'Orateur, de m'avancer plus avant dans cette voie. J'ai voulu retracer les grandes lignes de cette singulière et étonnante intrigue. Je n'ai fait qu'ébaucher ce travail sans y mettre la dernière main. Ceux qui me suivront combleront les lacunes. J'ai dit, en commençant, que dans cette transaction on pouvait reconnaître l'œuvre de M. Sifton. Je crois l'avoir démontré jusqu'à l'évidence. C'est du Sifton tout craché. Au ministère de l'Intérieur, temple digne de ses adorateurs, le culte de ce dieu a pris naissance et s'est propagé. Des plaines glacées du Yukon jusqu'aux pays ensoleillés du centre de l'Europe, sur la route du progrès, sont échelonnés ses bornes, ses pierres milliaires, ses refuges. On entre dans ce temple; on en sort, après quelle transformation ! Les pontifes de ce culte, grands-prêtres et lévites, semblent avoir interverti le cours des choses. On entre dans le pire état, on sort avec une auréole. Est-ce un nouveau Voyage du Pèlerin non pas vers la cité Céleste mais vers un séjour de délices matérielles? On entre pauvre; on sort millionnaire. Le pauvre pèlerin courbé sur son bourdon et couvert d'un pauvre vêtement se transforme en un prince changé, revêtu de beaux atours et traîné dans un char armorié. Permis pour la vente du whiskey, concession Treadgold, accaparement des claims, au nord; pillage des terres, des forêts, des charbonnages, certificats de terre, clôture en treillis métallique, au centre; fraudes relatives à l'immigration, partout—pour comble, un contrat d'un million de dollars avec un monstre sans tête et sans tanière, espèce de gouffre sans fond dans lequel les Siftoniens jettent à pleines mains le pro-

suit des impôts onéreux qui pèsent sur la population du Canada. Au profit de qui ? C'est un point d'interrogation qui servira de réponse à cette question ?

Tout ceci semble le résultat de merveilleuses transformations qui s'opèrent dans ce temple du ministère de l'Intérieur. Après que les grands-prêtes et les lévites ont accompli ces transformations, les adorateurs du dieu se répandent sur une vaste étendue de pays ; une main généreuse leur distribue des patrimoines, des privilèges et des bénéfices et ils applaudissent aux progrès du plus grand d'entre eux et pleurent aujourd'hui son départ. Mais nous n'avons pas de sympathie pour le chef du Gouvernement—vos péchés se retournent contre vous par une juste rétribution ; les poulets que vous avez fait éclore de ces œufs viennent se nicher chez vous. Vous avez fait venir de l'Ouest cet homme ; vous avez soutenu sa main ; vous l'avez rendu puissant ; vous l'avez nourri ; vous avez établi son culte et vous l'avez entouré d'adorateurs ; vous avez déclaré que les arbres qu'il plantait, portaient des fruits d'or. Si, ce soir, ces pommes du jardin des Hespérides se convertissent en cendres dans votre bouche—cendres amères—nous n'avons pas de sympathie pour vous, pas la moindre.

En amendement à la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides j'ai l'honneur de proposer la résolution suivante :

Que la convention passée entre le Gouvernement du Canada et la " North Atlantic Trading Company " a été conclue sans l'autorisation et à l'insu du Parlement.

Que les engagements qui ont été pris alors peuvent durer près de treize ans et coûter au pays environ un million de dollars sans que celui-ci en retire des avantages suffisants.

Que ces marchés ont été conclus après que le Gouvernement se fût engagé à ne pas faire connaître le personnel ni les agents de cette prétendue compagnie qui lui sont inconnus ou dont il n'a pas voulu divulguer les noms, malgré des tentatives réitérées dans le but d'obtenir ces renseignements.

Que cette prétendue compagnie ne semble avoir ni existence légale, ni siège social connu, ni directeurs ou officiers reconnus, ni navires, ni aucun moyen d'actions ni agents ou agences de bon aloi ou autres.

Que rien ne prouve au Parlement que cette compagnie ait des plans ou moyens d'opération ou qu'elle ait, de sa propre initiative envoyé un seul émigré au Canada et que toutes les démarche tentées jusqu'ici afin d'en connaître le fonctionnement n'ont eu aucun résultat.

Que les stipulations des marchés sont préjudiciables, imprévoyantes et absudes ;

Que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des dispositions afin de mettre fin aux marchés existants.

L'honorable FRANK OLIVER (ministre du Revenu de l'intérieur) : Il y a lieu de féliciter la Chambre et le pays de ce que le lieutenant du chef de l'opposition ait réussi, ce soir, à se soulager des commentaires qu'il avait à faire. Depuis quelque temps nous côtoyions le bord d'un abîme. Des rumeurs flottaient dans l'air au sujet de ce qui arriverait lorsque l'honorable député ferait éclater sa bombe à propos de l'affaire de la " North-Atlantic Trading Company ". Les travaux du Parlement ont été suspendus pendant deux séances, en attendant l'explosion de cette prétendue séance et un comité parlementaire a siégé pendant des semaines en prévision de cette formidable catastrophe. Maintenant que nous possédons les renseignements que je communiquerai à la Chambre avant de terminer mes observations, l'honorable député a exposé les détails de ce contrat sous un jour si favorable que j'appréhende que la décision que le département a jugé à propos de prendre ne rencontre pas l'approbation unanime comme je l'espérais. On me permettra de relever un passage du discours de mon honorable ami, celui où il a fait des personnalités et où il a mentionné le nom d'un membre de cette Chambre qui est absent.

M. LAKE : Il l'est toujours.

M. OLIVER : Celui-ci a été député sans interruption depuis dix ans environ ; il a été, à de rares intervalles, en butte à des attaques ouvertes mais jamais, que je sache, de la part du lieutenant du chef de l'opposition. Si l'honorable député (M. Foster) en a si long à dire sur le compte du représentant de Brandon (M. Sifton), l'ancien ministre de l'Intérieur, il obtiendrait des renseignements et des lumières dont il me semble avoir un grand besoin, en attendant que le député de Brandon soit présent pour parler comme il l'a fait ce soir.

J'ai quelque chose à dire au sujet de la découverte du contrat signé avec la "North-Atlantic Trading Company ". Mon honorable ami (M. Foster) a appris au pays que l'existence de ce contrat a été découverte à la dernière session du Parlement. Son absence pendant quelques-unes des sessions précédentes a peut-être été une calamité pour les Chambres et pour le public ; toujours est-il que s'il eût été présent ou s'il eut suivi les délibérations des comités parlementaires, il saurait que l'existence de cette compagnie était connue de la députation et qu'elle a été discutée dans un comité. Si on n'a pas alors suivi la même ligne de conduite qu'aujourd'hui, c'est-à-dire, si on n'a pas invoqué les privilèges et les pouvoirs du Parlement afin d'aller au fond des choses c'est, j'imagine, parce que les députés qui connaissaient l'existence de cette compagnie et qui étaient responsables de l'administration des affaires publiques ont cru que, dans l'intérêt de l'immigration et du public, il valait mieux respecter les conditions attachées au contrat.

M. R. L. BORDEN : A quelle circonstance l'honorable ministre fait-il allusion ?

M. OLIVER : A l'enquête du comité de l'agriculture.

M. U. WILSON : En quelle année ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire l'année, mais l'honorable député trouvera facilement les documents. Il juge à propos de ne pas tenir compte de l'attitude respectueuse, sinon prudente qu'avaient alors prise les membres de la Chambre sans en excepter son collègue, le chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Je ne fais pas partie du comité de l'agriculture. C'est la seule circonstance que l'honorable ministre m'ait citée.

M. OLIVER : Mon honorable ami est le chef de l'opposition dans cette enceinte ; il faisait partie de la dernière législature et il doit accepter sa part de responsabilité dans les actes ou les omissions de ses partisans.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. OLIVER : Je dois dire, monsieur l'Orateur, que cette hilarité et ces sarcasmes des partisans du chef de l'opposition lorsqu'on fait allusion au rang que celui-ci occupe confirment l'opinion que nous entretenons généralement sur ce sujet. J'allais dire qu'il y a des membres de cette Chambre, et probablement des députés de l'opposition, qui envisagent la question de l'immigration et les autres problèmes publics à un autre point de vue que le représentant de Toronto-nord (M. Foster), des députés conscients de leur responsabilité et des devoirs du cabinet. Il en est autrement de mon honorable ami.

S'il lui en prend fantaisie pour satisfaire sa curiosité ou servir de prétexte à un discours qu'il entend infliger à la Chambre, nul motif d'intérêt public, nulle raison d'Etat ne l'empêchera de céder à l'impulsion du moment. L'immigration est une question de grande importance pour le pays. Elle doit préoccuper tous ceux qui ont une mission publique à remplir et ça été un spectacle nouveau que de voir, ce soir, ses partisans acclamer et applaudir l'honorable député qui se prononçait contre la croisade en faveur de l'immigration.

Quelques VOIX : Non.

M. OLIVER : Le temps est arrivé, a-t-il dit si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, où les attraits qu'offre le Canada, les démarches des immigrants déjà établis au pays doivent suffire à nous attirer tous les colons dont nous avons besoin.

M. FOSTER : Je regrette de dire que le ministre ne m'a pas compris.

M. OLIVER : Si je n'ai pas saisi ce que l'honorable député voulait dire, j'ai certainement compris ce qu'il disait.

La Chambre et le pays comprennent-ils toute l'importance que présente pour le Canada cette question de l'immigration ? Conçoivent-ils parfaitement que l'attitude que nous avons suivie sur ce point forme une partie importante de cette politique générale dont la mise en vigueur a produit l'état de choses si satisfaisant que nous constatons au Canada, à l'heure qu'il est ? Se rendent-ils compte qu'il est tout aussi impossible de mesurer avec un ruban d'arpenteur notre politique se rapportant à l'immigration, qu'on ne saurait l'adapter à la table de multiplication ni la restreindre dans les limites que mon honorable ami a jugé à propos de fixer, qu'on ne peut mesurer l'eau à la verge et les pêches à l'acre ? L'honorable député prétend énoncer un principe qu'on devrait, et à bon droit, appliquer lorsqu'il s'agit de la construction d'un édifice public ; il demande qu'on observe cette règle quand il s'agit d'un système d'immigration. Il y a quelques jours, j'ai eu l'occasion de discuter quelque peu cette théorie de l'honorable député. Aujourd'hui, je dois dire à la Chambre que si elle insiste pour qu'on lui fasse connaître d'avance le moindre effort tenté par le Gouvernement dans le but d'attirer des immigrants au Canada, elle devra assumer la responsabilité de trouver le moyen d'empêcher les agences qui ne sont pas favorables à l'immigration au Canada de faire rater cet effort. Le principe énoncé, ce soir, par mon honorable ami et sur lequel il a si longuement insisté, rendrait impossible la réussite de la moindre tentative que nous pourrions faire dans le but d'attirer ici des immigrants. L'immigration, dans l'esprit de la plupart de nos concitoyens, a eu pour résultat d'assurer la colonisation et le développement du Nord-Ouest, la culture des prairies immenses de cette partie du pays. C'est dans ce but qu'il y a cinquante ans les hommes d'Etat des deux vieilles provinces du Canada ont préparé la confédération; ils espéraient reculer les limites du Canada jusqu'à l'océan Pacifique. Ils comprenaient que les avantages offerts à l'établissement de nouveaux colons dans la vallée du Saint-Laurent étaient limités, tandis que les ressources des vallées de la rivière Rouge et de la Saskatchewan à ce point de vue étaient inépuisables.

Ils reconnaissaient que si le Canada devait devenir un grand pays, c'était là qu'on trouverait le moyen d'assurer cette grandeur. Une génération a disparu depuis que ces grands hommes d'Etat canadiens se sont préoccupés d'obtenir la haute main sur ces prairies de l'Ouest dans le but de les rendre productives en y attirant des immigrants.

Ils avaient encore d'autres visées; ils comprenaient qu'il deviendrait impossible de réagir contre l'attrait qu'exerceraient les états de l'Ouest sur les nouvelles générations de l'est du Canada; ils espéraient, en acquérant les territoires du Nord-Ouest et en les ouvrant à la colonisation, assurer l'établissement de nos propres habitants au Canada, et augmenter notre population grâce à l'immi-

gration. Il y a quarante ans, on reconnaissait que pour faire du Canada un grand pays il fallait coloniser le Nord-Ouest, et depuis cette époque cette question a toujours préoccupé l'esprit de ceux à qui ont été confiés les destinées de notre patrie. Le mérite ou le démérite qu'il attribue à un gouvernement se base dans l'esprit du peuple sur le succès ou l'insuccès qu'il a éprouvé dans la colonisation et le développement du Nord-Ouest.

Je ne voudrais pas fatiguer la Chambre par trop de détails, mais qu'elle me permette de donner aussi succinctement que possible, une idée de ce que la colonisation et le développement du Nord-Ouest, au cours des dix dernières années, sous l'administration par M. Sifton du département de l'Immigration, représente d'argent sonnant pour le Canada. Le Manitoba et les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan couvrent une superficie totale d'environ 370,000,000 de milles carrés. Admettons, pour les fins de notre calcul, que la moitié et même qu'un peu plus que la moitié de cette superficie a une valeur agricole et disons que dans cet Ouest immense nous avons 200,000,000 d'acres de terres labourables, par conséquent colonisables et suspectibles de rapport. En 1896, le prix le plus élevé qu'on pouvait obtenir pour un acre de ces terres était $2.00. L'autre soir, on faisait remarquer qu'une compagnie de chemin de fer qui avait le droit de choisir les meilleures terres dans un rayon embrassant des millions d'acres, a été heureuse de vendre un million d'acres de terre à $1.55, et cela ne date pas de dix ans, mais de cinq ans. Je dis donc que ces 200,000,000 d'acres de terre valaient à cette époque $4,000,000 en chiffres ronds, tandis qu'aujourd'hui, si les rapports que nous recevons tous les jours sont vrais, ces terres valent $6.00 l'acre au bas mot; elles ont donc une valeur totale de $1,200,000,000, soit une augmentation de $800,000,000 dans la valeur immobilière du Canada, et cela en six ans, sous l'administration par M. Sifton du ministère de l'Intérieur et du département de l'Immigration. Doit-on s'étonner, alors, que la situation du Canada soit bien différente de ce qu'elle était il y a dix ans ? Est-il étonnant que notre prospérité ait augmenté, que le nombre de nos villes s'accroisse, que les compagnies de chemins de fer réalisent des millions alors qu'il y a dix ans leurs bénéfices ne se chiffraient que dans les mille dollars.

Dans l'administration de mon ministère je suis forcé tous les jours de renvoyer des gens qui veulent obtenir des milliers et des centaines de milliers d'acres de terre à des prix élevés. On peut dire, sans crainte de se tromper, que, dans l'espace d'un mois, on pourrait vendre tout ce qui reste de ces terres, vu l'état actuel du marché, au prix que j'ai mentionné.

Mais qu'a donc eu à faire l'immigration, telle qu'organisée par le département, dans cette augmentation de valeur ? C'est le peuple qui fait le pays et ce sont les demandes pour les terres qui établissent le prix de ces dernières. La raison pour laquelle les terres ne valaient que $2.00 l'acre, il y a dix ans, ce n'est pas parce que le sol n'était pas fertile, que le climat n'était pas favorable, qu'il n'existait pas de voies ferrées, que cette région ne possédait pas de bonnes institutions, que la loi et l'ordre n'étaient pas maintenus. Non, c'est parce que personne ne voulait de ces terres, et cette absence de demandes était due en partie à ce que le pays avait été mal administré, et en partie à ce que les gens qui avaient besoin de ces terres n'en connaissaient pas toute la fertilité. C'était la conséquence de cette mauvaise administration. Et c'est à la tâche que s'est imposée le département de l'immigration pour faire connaître aux intéressés combien fertiles sont les terres du Nord-Ouest, qu'est due cette augmentation considérable dans la valeur de ces terres. C'est grâce à cette administration qui a amélioré les conditions de la vie au Nord-Ouest, en faisant disparaître les entraves auxquelles on se heurtait au cours des années précédentes, qui a, depuis dix ans, répandu dans le monde entier, par toutes sortes de moyens, les renseignements nécessaires sur cette région, que nous avons constaté cette demande pour les terres, qui a produit cette augmentation dans la valeur de ces dernières, augmentation dont nous sommes tous surpris. Cela ne nous est pas venu comme la rosée qui tombe du ciel ; cet état de choses est la conséquence de la politique active de ce ministère, de la politique à la Sifton, si on veut l'appeler ainsi.

En 1895, le rendement estimatif de la récolte de cette partie du pays a été de 32,000,000 de boisseaux, tandis que celui de 1896 n'a été que de 18,000,000 de boisseaux. La récolte de 1895 a été prodigieuse, mais celle de 1896 fut bien faible. L'an dernier, la récolte a rapporté 85,000,000 de boisseaux valant $50,000,000 et le rendement de toute la récolte de l'Ouest, l'an dernier, représente une valeur de $100,000,000 au moins. Ce sont $100,000,000 ajoutés en un an seulement à la richesse du pays par ces immigrants que cette politique à la Sifton a attirés au Canada. Et remarquez, monsieur l'Orateur, que ce ne sont là que les premiers résultats de cette politique. Quand il s'agit de production, on ne peut constater encore les effets de l'immigration des trois dernières années. Nos rapports sur la récolte n'indiquent que les rendements des années précédentes, alors que l'immigration était moins considérable. Mais grâce à l'augmentation toujours croissante du nombre de colons qui se sont établis dans l'Ouest il y a deux ou trois ans, les années qui vont suivre nous démontreront exactement quel a été pour notre pays le résultat de cette administration du ministère de l'Intérieur d'après les méthodes de M. Sifton.

Mon honorable ami a demandé à la Cham-

bre, à cette Chambre qu'il suppose intelligente, de condamner une administration qui a rapporté de tels fruits, parce qu'il ne peut découvrir quels sont les actionnaires d'une certaine compagnie. Cette discussion n'est pas exclusivement académique ; il s'agit d'une question politique qui servira de base au peuple pour prononcer son jugement sur le Gouvernement et sur l'opposition. Le Gouvernement n'a aucune excuse à présenter pour l'arrangement qu'il a contracté avec la compagnie North Atlantic ou pour tout autre détail de sa politique relative aux terres et à l'immigration. Il demande qu'on le juge d'après les résultats obtenus. Mais le pays a intérêt à connaître, non seulement la politique du Gouvernement, mais encore celle de l'opposition qui demande qu'on lui confie les rênes du pouvoir. Pour le peuple du Canada aucune autre question ne demande de la part des partis une réponse aussi catégorique et aussi satisfaisante que celle de la politique qu'ils entendent suivre relativement à l'immigration. La politique du Gouvernement actuel a été inaugurée il y a dix ans. Celle de l'opposition vient d'être énoncée au pays par un homme qui a fait partie d'un gouvernement de 1888 à 1896. En l'entendant attaquer ce sujet, ce soir, nous nous demandions si sa politique quant à l'immigration est bien celle qu'il appuyait quand il était ministre. Après avoir écouté son discours, nous avons toute raison de croire que sa politique quant à l'immigration est bien celle qu'il appuyait quand il était minstre.,Après avoir écouté son discours, nous avons toute raison de croire que sa politique n'a pas varié sous ce rapport, et je puis affirmer cela, sans crainte d'être démenti par l'honorable député.

Voyons un peu quels ont été quelques-uns des résultats de la politique de l'ancien gouvernement. Je remonterai à 1883-84, année où mon honorable ami (M. Foster) ne faisait pas partie de la Chambre, en qualité de partisan du gouvernement d'alors. Au cours de l'exercice en question, on a dépensé $511,208 pour des fins d'immigration. Le montant consacré à l'immigration venant de l'Europe continentale n'est pas indiqué dans cet état. Le nombre total des immigrants qui nous sont arrivés cette année-là a été de 103,824 ; on a compté 6,151 immigrants venus de l'Europe continentale. En dépit de cette dépense d'un demi-million de dollars et de cette immigration de cent trois mille personnes, on n'a enregistré que 3,753 homesteads dans tout le Manitoba et le Nord-Ouest. Dix ans plus tard, en 1893-94, mon honorable ami (M. Foster) faisait partie du gouvernement. Or, résultat de la politique qu'il a énoncée, ce soir, avec tant d'efforts, le crédit voté pour des fins d'immigration a été réduit à $202,235. De ce montant une partie était consacrée à des gratifications—gratifications, monsieur l'Orateur, accordées à l'envoi d'immigrants de l'Europe continentale. La somme dépensée de ce chef s'est élevée à $14,935. L'immigration qui nous est alors arrivée d'Europe représentait 20,829 personnes dont 4,825 venaient de l'Europe continentale. Cette année-là on n'a enregistré que 3,209 homesteads.

En 1903-1904, sous le Gouvernement actuel, on a dépensé pour l'immigration $744,788 et $39,933 pour faire venir au Canada des immigrants du continent. Le nombre total des nouveaux arrivés a été de 130,331 dont 34,-728 venaient de l'Europe continentale. Le nombre des homesteads inscrits s'est élevé à 26,819.

Comparons maintenant les dépenses et leur résultats en 1896 et en 1905. En 1896, les dépenses pour l'immigration ont été de $120,199. Voilà la dépense dont mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) dans son discours, l'autre soir, se déclarait si fier et qu'il citait comme indiquant la politique de son parti en ce qui concerne l'immigration. Cette année-là, on a dépensé $6,710 pour faire venir des immigrants de l'Europe continentale. Le nombre total des immigrants s'est élevé à 16,835 dont 4,451 venaient de l'Europe continentale. On a enregistré 1,857 homesteads. C'était en 1896, soit, qu'on veuille le remarquer, dix-huit ans après la mise en vigueur de la politique décrite et prônée par un membre du gouvernement de ce temps-là.

En 1904-1905, le Gouvernement a dépensé $972,356 pour l'immigration. Il a consacré $86,967 pour attirer ici les immigrants de l'Europe continentale.

Cette année-là nous avons reçu 146,266 immigrants dont 37,255 venaient de l'Europe continentale, et le nombre des homesteads s'est élevé à 30,819. Voilà les résultats de la politique de M. Sifton comparée à la politique de M. Foster, quand il s'agit de l'immigration.

Nous n'avons pas à présenter d'excuses sur ce point-là. En 1895, 2,394 inscriptions de homesteads; en 1905, 30,819 inscriptions de concessions gratuites. De 1879 à 1896, soit une période de dix-huit années au cours d'une partie de laquelle mon honorable ami était membre du Gouvernement et durant toute laquelle, je suppose, il a appuyé le parti conservateurs, le nombre total des inscriptions de concessions a été de 65,000. En deux ans et demi, 1904, 1905 et le premier semestre de 1906, on a compté 75,000 inscriptions de homesteads, soit en moins de trois ans, 10,000 de plus sous l'administration de M. Sifton que le chiffre atteint en dix-huit ans sous l'administration des amis de M. Foster.

Ce n'est qu'à l'époque où le gouvernement actuel prit la direction des affaires et où mon prédécesseur accepta la direction du ministère de l'Intérieur, que fut réalisée l'idée des fondateurs de la confédération qui voulaient faire une nation du Canada en colonisant le Nord-Ouest.

Encore un autre exemple—le dernier. En 1894, 1895 et 1896, le nombre total des ins-

criptions de homesteads au bureau des terres d'Edmonton fut de 389. Au mois de mars 1906, on a donné inscription de 567 homesteads au même bureau, soit, dans un seul mois, sous l'administration actuelle, autant d'inscriptions—ou presque—qu'on en avait compté au cours des trois dernières années d'administration de ce gouvernement dont mon honorable ami faisait partie, et il ose nous demander d'exprimer des excuses et des regrets. Il lui appartient ainsi qu'à ses amis....

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ! très bien !

M. R. L. BORDEN : Combien d'immigrants transportés par la compagnie North Atlantic Trading ont-il obtenu ces inscriptions ?

M. OLIVER : Les membres de l'opposition se sont plaints qu'un trop grand nombre de ces inscriptions au bureau d'Edmonton étaient délivrées au nom d'immigrants transportés par cette compagnie.

M. R. L. BORDEN : Quand cette plainte a-t-elle été faite et par qui ?

M. OLIVER : Quelques-uns des membres de la gauche à qui on suppose du jugement et qui entourent mon honorable ami, ont invoqué cet argument, lors du débat sur le résultat des élections. Je mentionnerai entre autres le représentant d'Elgin-est (M. Ingram).

M. BENNETT : Parlez-nous du marché maintenant.

M. OLIVER : Certainement, mais tout à l'heure. Il est un autre aspect de cette question auquel je voudrais faire allusion. Le but qu'on se proposait en acquérant le Nord-Ouest, était de conserver au Canada le surplus de la population des vieilles provinces. Le recensement de 1890, aux Etats-Unis, a démontré qu'il y avait dans la république voisine, 1,000,000 de Canadiens de naissance, émigrés au cours des vingt-cinq années qui ont suivi la guerre civile américaine. Les conservateurs ont tenu les rênes du pouvoir durant la plus grande partie de cette période. On a dit ici même, l'autre jour, qu'il était insensé d'espérer coloniser complètement notre Nord-Ouest tant que tout le sol américain se serait pas couvert d'habitants. Qu'on me permette donc de faire remarquer que le Canada, avant 1890, avait envoyé aux Etats-Unis un million de ses enfants, alors que notre Nord-Ouest, bien qu'on y pût parvenir par chemin de fer, n'était pas colonisé, restait désert.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ! très bien !

M. OLIVER : Il n'y avait pas de cause pour que les Etats-Unis se peuplassent aux dépens du Canada, si ce n'est la politique que nous avons entendu prôner ce soir, au cours de ce débat. Si cette raison valait dans ce temps-là, elle aurait autant d'à-propos aujourd'hui, si le malheur voulait que cette politique fût appliquée au Canada.

M. INGRAM : Vous auriez cédé tout l'Ouest à cette compagnie, en 1891, si cela vous eût été possible.

M. OLIVER : Mon honorable ami a critiqué très sévèrement les conditions de cette entreprise ; mais, ainsi que je l'ai déjà dit, quand on lit les stipulations de la convention, on trouve qu'elles nous sont bien avantageuses. Peut-être proteste-t-il moins contre les conditions elles-mêmes que contre l'adjudication de l'entreprise sans l'autorisation préalable du Parlement ; il croit qu'on a agi à l'étourdi. Je ne m'arrêterai par à rappeler à la Chambre toutes les épithètes dont l'honorable député s'est servi à ce sujet. J'ai à fournir à la Chambre au sujet de cette question des renseignements qui seront peut-être intéressants. On pourrait supposer qu'on n'avait jamais entendu parler de rémunération au sujet d'immigrants amenés de l'Europe continental avant d'avoir entendu ce qu'en a dit, ce soir, mon honorable ami (M. Foster). Ou je me trompe fort ou la Chambre apprendra avec étonnement que pendant l'année qui a marqué l'entrée au Parlement de mon honorable ami qui appuyait le gouvernement du temps, la lettre suivante fut écrite par M. John Low, secrétaire du ministère de l'Agriculture à M. I. N. Abbott, agent général du service des voyageurs de la compagnie du chemin de fer Erié, angle des rues Portland et George, New-York. Cette lettre portait l'entête suivant :

Ministère de l'Agriculture, Ottawa, 30 janvier 1882.

Si je remonte si haut, c'est dans le but de bien établir la posture dans laquelle se trouve l'honorable député relativement à l'immigration. Voici cette lettre :

J'ai soumis à l'examen du ministre de l'Agriculture les différents sujets discutés dans notre conversation de vendredi dernier. Je lui ai dit que vous vouliez bien prêter votre concours à ce département pour amener des émigrants allemands et scandinaves au Manitoba, par voie de New-York et du chemin de fer Erié, et que vous consentiriez aussi volontiers à ce qu'on utilisât votre agence pour distribuer nos imprimés réclames et brochures, en Europe.

Je lui ai dit aussi que pour faciliter cette immigration vous consentiriez à servir d'intermédiaire pour le payement aux agents d'immigration, en Allemagne et en Suède et en Norvège, d'une commission de $5 sur chaque tête d'émigrant adulte et valide appartenant à la classe agricole ou exerçant un métier connu, comme charpentier, forgeron, etc., ladite commission n'était payable que sur la tête d'adultes âgés de 18 ans et plus, cet âge étant celui auquel l'Acte des terres du Dominion prescrit qu'il pourra être concédé un homestead à un colon.

Sous la réserve exprimée ci-dessus que seuls des adultes de l'un ou de l'autre sexe et des

catégories indiquées dans l'alinéa précédent nous seront envoyés, vos agents recruteurs auront toute liberté, sous votre direction, de choisir les immigrants, qui ne devront aussi, bien entendu, être que des colons de bonnes mœurs et de bonne santé, et parfaitement en état de pourvoir à leur propre subsistance. La commission sera payable sur production du dernier coupon accepté au Manitoba comme pièce justificative. Le ministre refusa, en dépit de tous mes efforts, d'assumer la responsabilité de payer cette commission sur l'échange de la réquisition de la compagnie maritime pour le billet de chemin de fer émis à l'un de vos bureaux de New-York.

Il ressort de tout cela que l'agent d'émigration, en Europe, devra pouvoir être certain que l'émigrant se rendra au Manitoba, pour y délivrer son coupon, mais comme cette prime de $5 constitue un nouvel encouragement, en plus de la commission de 10 p. 100 sur le prix entier du voyage, à partir d'un port quelconque en Europe jusqu'à Saint-Paul (Minnesota), l'agent d'émigration doit s'estimer amplement rémunéré, car cette prime équivaut à près du double de sa commission ordinaire.

En considération de l'emploi de votre agence, que vous mettez à la disposition du département, il est entendu que les billets délivrés aux émigrants se rendant dans le Nord-Ouest canadien seront par voie du chemin de fer Erié, et que les émigrants, en quittant ce chemin de fer, se rendront à Chicago par voie du Grand-Tronc, s'ils optent pour la voie de terre, ou en passant par Sarnia ou Collingwood s'ils prennent la voie des Grands lacs jusqu'à Duluth.

Le ministre de l'Agriculture m'autorise à déclarer qu'il accepte toutes les conditions que je viens d'exposer.

Je vous demanderais de bien vouloir, au plus tôt, me confirmer cette lettre, afin que nous avisions à faire faire toutes les formules nécessaires, et que nous ayons prêts tous nos imprimés pour être distribués sur le continent.

La Chambre peut-elle établir une comparaison entre cette proposition faite par le secrétaire du ministère de l'Agriculture au secrétaire de la compagnie du chemin de fer Erié et la convention passée avec la compagnie " North Atlantic Trading " ?

Voici une autre lettre sur le même sujet ; elle porte la signature de J. H. Pope. Il ne signe pas comme ministre de l'Agriculture, fonction qu'il remplissait, me dit-on, à ce moment. Cette lettre est adressée à sir A. T. Galt, haut commissaire du Canada à Londres. La voici :

Département de l'Agriculture,
Ottawa, 16 mars 1882.

Monsieur,—Je vous inclus copie de la correspondance échangée sous ma direction entre ce département et M. J. W. Abbott, chef du service des voyageurs de la New York Erie Railway Co., au sujet de l'émigration allemande et scandinave au Manitoba et au Nord-Ouest.

Je crois devoir expliquer que cette correspondance est une suite de négociations ouvertes avec ce chemin de fer depuis 1880, et a eu pour origine ce fait parvenu à ma connaissance que ce chemin de fer a des ramifications très étendues, par l'entremise des agences de l'émigration, par tout l'empire allemand et toute la presqu'île scandinave.

Vous pourrez voir, par cette correspondance, que j'ai consenti à payer une prime de $5 pour chaque émigrant adulte, après son arrivée au Manitoba, sur preuve de cette arrivée par la production du dernier coupon de chemin de fer du Pacifique Canadien.

Vous verrez aussi que la compagnie du chemin de fer Erié consent à payer à l'agent d'émigration une autre commission de 10 pour 100 sur le prix entier du voyage, par terre et par mer, jusqu'à Saint-Paul, et que cette autre commission représentera probablement $5 de plus.

Ainsi donc, avec une commission d'environ $10, l'agent d'émigration se trouvera, croyons-nous, tout particulièrement encouragé à faire tout son possible pour envoyer des émigrants au Manitoba.

Quant à savoir s'il serait préférable de payer la prime du Gouvernement à un agent, pour ses services, ou à un émigrant, soit en guise d'encouragement ou en réduction du prix de son passage, je dois dire qu'en réalité cette réduction de prix ne pourrait pas se faire avec aucune agence de compagnie maritime allemande, ni avec le chemin de fer ayant son point de départ à New-York, et d'un autre côté le département de l'Agriculture ne voit non plus aucun moyen d'arriver à l'émigrant, soit en Allemagne ou dans la péninsule scandinave, pour lui payer cette prime de $5. Cela étant, toute question de convention du mode de paiement se trouve résolu par ce qu'il nous est possible de faire.

C'était la pratique suivie en 1882 sous l'administration de l'honorable M. J. H. Pope, ministre de l'Agriculture, mais, en 1902, l'honorable M. Clifford Sifton, opère un changement radical.

Je dois dire, en outre, que, selon moi, le paiement de la prime à l'agent constitue le meilleur moyen de développer l'émigration au Canada.

Je propose aussi de rendre cette prime payable précisément de la même manière, aux mêmes conditions et sous les mêmes formes, pour les émigrants d'Allemagne et de la péninsule scandinave à destination du Manitoba et du Nord-Ouest, partant de Liverpool par les lignes Allan, Dominion ou Beaver, ou de tout autre part par toute autre ligne canadienne, sur justification bien établie de la catégorie réelle à laquelle appartiendront les émigrants.

Comme vous le verrez par la correspondance, j'ai dessein de laisser le choix des émigrants aux agents des compagnies maritimes, sous les réserves générales ci-dessus, et cela pour la raison que le département n'a aucune agence, et qu'il ne lui est pas possible d'en créer une, du moins pour la prochaine saison, soit en Allemagne ou en Suède et en Norvège.

Cet arrangement est, du reste, fait à titre d'essai, pour faciliter la formation d'un noyau important de population allemande et scandinave au Manitoba et dans le Nord-Ouest. Il y a aussi cette garantie qu'aucune prime ne sera payée tant que les émigrants ne seront pas arrivés au Manitoba, et les risques d'être renvoyés dans leur pays, si loin dans l'intérieur, sont des plus minimes.

La correspondance ci-jointe donne toutes les instructions nécessaires, et il y est stipulé expressément que les émigrants qui viennent par voie de New-York devront être transférés exclusivemnt au chemin de fer Erié, qui offre d'excellents moyens de transport de ce point

jusque dans l'Ouest. Le seul désavantage qu'il y ait ici, c'est que nous soyons forcés d'avoir recours à cette compagnie étrangère pour développer le courant de l'émigration vers le Canada, et qu'il nous faut établir nos formules et nos billets de passage en conséquence.

Quant à la manière d'entrer en relation avec les agents d'émigration, je crois qu'il est préférable que vous écriviez à M. Loveland, l'agent général d'immigration, en Europe, pour la compagnie Erié, suivant autorisation de M. Abbott, pour lui demander de prendre les arrangements nécessaires avec les agents des compagnies maritimes en Allemagne et en Suède et Norvège. Vous pourrez prendre avec lui toutes les dispositions nécessaires pour établir sous quelle forme devront être faits les coupons et les bons de primes, conformément aux arrangements déjà intervenus et dont cette correspondance fait foi.

La question se présentera probablement de savoir si les dépenses de voyage de M. Loveland, pour les fins que je viens d'exposer, seront à la charge du département, car il ne faut pas oublier que c'est le chemin de fer Erié qui retirera le bénéfice exclusif de ces déplacements. Vous feriez bien de pressentir M. Loveland à ce sujet. S'il exige que ses dépenses de voyage soient payées, soit en totalité ou en partie, le mieux serait de lui concéder tout cela. Mais si vous consentez à prendre ces dépenses à votre charge, il serait préférable de savoir d'avance sur quelle base il convient de les établir.

Nous ne devons, je crois, rien négliger pour qu'une excellente publicité soit faite au Canada, en Allemagne et en Suède et Norvège, et je serais disposé à demander qu'un crédit de $2,000 nous soit ouvert pour cela.

Je suis informé qu'on imprime en ce moment les rapports des délégués allemands qui ont visité le Canada l'été dernier. Cette publication se fait sous la direction du Dr Otto Hahn, de Reuthingen ou Wurtembenrg. Je crois que nous ferions bien de distribuer ces rapports en aussi grande quantité que possible, et je ne vois vraiment aucune limite à assigner à cette distribution, même en la période tardive de l'année en laquell nous sommes.

Je m'en rapporte à votre diligence pour donner suite à plusieurs mesures dont l'exécution a dû être retardée par suite de circonstances indépendantes de ma volonté, ces délais étant dus aux négociations d'une nature assez difficile ouvertes avec les compagnies maritimes. Je voulais, autant que possible, en arriver à pouvoir exercer une action simultanée sur plusieurs points à la fois, et pour cela force m'a bien été d'attendre que toutes mes dispositions fussent prises.

Je compte pouvoir vous envoyer un cablogramme au sujet des arrangemnts intervenus avec les lignes maritimes du Canada, même avant que cette lettre vous soit parvenue.

La Chambre voudra-t-elle comparer les conditions de cet arrangement avec les stipulations de la convention passée avec la compagnie "North Atlantic Trading"? Etablira-t-elle une comparaison entre l'entente conclue avec la compagnie du chemin de fer Erié, dont les agents d'immigration en Europe devaient servir les mêmes fins pour le Manitoba, et les conditions convenues avec la compagnie "North Atlantic Trading" afin de pouvoir dire quelle est de ces conditions celle qu'elle croit être la plus avantageuse au public, la plus conforme aux données d'une saine politique, d'une sage administration ?

J'ai écouté attentivement le discours de mon honorable ami (M. Foster). Si je ne me trompe, l'argument le plus fort qu'il a invoqué, c'est que ce contrat n'avait pas été ratifié par le Parlement. Il s'est écrié : Mais quoi ! cette convention n'est autorisée que par un décret du Gouverneur rendu en conseil des ministres. Et voici que je constate que durant quatorze ans, de 1882 à 1896, on a maintenu ces marchés avec les compagnies de paquebots, avec des personnes imaginaires ou insaisissables, et cela sans y avoir même été autorisé par décret rendu en conseil des ministres. Et si l'on n'a pas dépensé un million de dollars comme conséquence de ce marché, c'est parce que les conditions n'ont pas été fidèlement respectées, ou encore parce que les administrateurs de cette compagnie n'ont pas pu le faire. Non,—je demande pardon à l'honorable député,—on a relevé un décret du conseil, qui ne fut adopté que le 6 janvier 1893. Le marché—je crois que nous pouvons sans crainte l'appeler ainsi—n'était en vigueur que depuis onze ans quand le décret en conseil fut rendu. Et il fut rendu dans des circonstances qui demandent une explication plus particulière, et ici je demande encore une fois l'indulgence de la Chambre. J'ai dit que le marché était demeuré en vigueur durant tout ce temps. Je me suis trompé : le marché n'a pas été maintenu, mais les paiements ont continué quand même. Le cabinet dont mon honorable ami (M. Foster) faisait partie, révoqua le marché et écrivit à sir Charles Tupper, alors haut commissaire à Londres, de casser ce marché. Voici la réponse de sir Charles Tupper, en date du 24 juin 1889 :

Victoria Chambers,
Westminster, S.W.,
24 juin 1889.

Cher monsieur Carling,

Je désire vous faire certaines observations au sujet de vos cablogrammes du 20 (?) mars et du 23 avril qui m'annoncent qu'à partir du 31 décembre prochain, nous devrons cesser de payer aux agents des compagnies maritimes de l'Europe continentale une prime de $5 par adulte qu'ils dirigeront sur le Manitoba et le Nord-Ouest. D'après vos instructions, j'ai pris les dispositions nécessaires pour faire connaître aux agents cette décision au mois de juillet prochain. J'ai discuté ce point avec M. Dyke et j'ai cru qu'il ne serait pas sage d'envoyer les notifications nécessaires avant cette date, pour la raison que cela pourrait compromettre le résultat du travail accompli cette année.

Je ne puis, cependant, laisser passer cette occasion favorable d'exprimer mon opinion. Je crois que cette mesure aura tout probablement pour résultat de mettre des entraves à ce mouvement que, après plusieurs années d'efforts et de travail, nous avons pu organiser pour attirer au Canada des immigrants. Je suis convaincu que le système des primes était le meilleur et le plus économique qu'on pût adopter pour diriger sur notre pays l'émigration

de l'Europe continentale. C'est pour cela que je regrette qu'on ait jugé à propos d'en suspendre l'application.

Il semble exister une divergence d'opinions sur cette question de l'encouragement à donner à l'immigration entre l'honorable député (M. Foster) et ce grand homme d'Etat qu'est sir Charles Tupper—dont, pourtant, pour assurer l'arrivée au pouvoir, l'honorable député a sacrifié quelque peu de son honneur, pourrait-on prétendre, dans certains quartiers.

A mon avis, tout le monde s'accorde à reconnaître la valeur de ces immigrants pour la colonisation et le fait que nous devons compter grandement sur les émigrants du centre européen pour peupler nos terres non colonisées du Manitoba et du Nord-Ouest.

On doit bien se rappeler aussi que cette gratification ne constituait pas une dépense faite aveuglement, mais un simple paiement suivant les résultats obtenus.

Je dirai à la Chambre que je n'ai pas eu l'avantage d'appuyer la politique de sir Charles Tupper ni de partager nombre de ses opinions, mais je ferai remarquer que l'expression dont il se sert est presque identique à celle que j'ai employée ici, en traitant la même question.

Le succès qui a couronné nos efforts dans ce sens est pleinement démontré par les statistiques de l'immigration qui s'est dirigée sur le Canada. Je constate que le nombre total des immigrants pour lesquels on a accordé des primes a été de 448 en 1885, de 566 en 1886, de 808 en 1887 et de 1,430 en 1888. A ce propos, on se rappellera qu'on n'a payé de primes, que dans le cas où l'on a prouvé hors de tout doute que les immigrants s'étaient réellement établis au Canada. D'après les renseignements que j'ai pu recueillir, je crains que ne se ralentisse le zèle des agents des compagnies de navigation de l'Europe centrale dans les distributions des brochures sur le Canada et dans leurs efforts pour appeler l'attention publique sur les avantages qu'offrent les différentes parties de notre pays ; je doute qu'ils montrent cet empressement dont ils ont fait preuve jusqu'ici, s'ils ne doivent compter que sur la commission que leur accordent les compagnies de navigation et de chemin de fer.

Je vous rappellerai l'expérience du passé quand on a cessé de s'occuper de l'immigration. On peut continuer durant deux ou trois ans une politique d'inactivité relative et, par ce moyen, faire constater une diminution dans les dépenses, mais il arrive invariablement un temps où une politique active est nécessaire ; alors, si l'on veut attirer les immigrants, il faut dépenser un montant plus élevé que celui qu'il aurait fallu si l'on avait poursuivi une politique modérée et soutenue, dans le but de tenir continuellement les populations du pays d'où l'émigration se fait, au courant des avantages que le Canada offre à la colonisation. A mon avis, les dépenses que nous avons contractées pour favoriser l'immigration du centre de l'Europe de la Grande-Bretagne au Canada, n'ont pas été extravagantes, loin de là. Elles ont été excessivement modérées et de beaucoup inférieures à celles que fait dans le même but, chaque année, la moindre compagnie de chemin de fer des Etats-Unis.

Tout ce que j'ai dit au sujet de l'émigration de l'Europe continentale s'applique également à l'importance qu'il y a pour nous de tenir le Canada en évidence devant le public anglais. L'émigration de certaines classes d'habitants est très essentielle au Canada, non seulement pour peupler les terres vacantes, mais encore pour développer notre commerce et notre industrie. Il me semble qu'on ne tient pas suffisamment compte de ce détail dans les discussions et les polémiques qui se poursuivent dans les journaux et ailleurs.

Il est un autre point sur lequel je dois appeler votre attention. Dès mon arrivée, je constate que les écrits de propagande nous font grandement défaut. Nombre de personnes s'adressent à nous et nous demandent des brochures que nous ne pourrons leur procurer avant un mois ou deux, à moins que vous n'en fassiez imprimer d'autres. Il nous faut un manuel officiel plus complet—j'inclus copie des additions qu'on devrait faire à cet ouvrage—et un index officiel tel que proposé sous ma direction et dont je vous envoie une copie. Les dernières éditions de ces ouvrages sont épuisées. Nous devons tenir continuellement les immigrants qu'il nous faut au courant des avantages que présente le Canada, et nous ne pouvons accomplir cette tâche d'une façon plus efficace et plus judicieuse que par la distribution continue de cette réclame dont j'ai parlé. J'espère que vous m'autoriserez à faire quelque chose dans ce sens le plus tôt possible. Cette dépense sera nécessairement reportée sur le prochain exercice.

Vous n'ignorez pas aussi que, depuis plusieurs années, nous avons placardé dans tous les bureaux de poste de la Grande-Bretagne une affiche semblable à celle que je vous envoie. Il y a maintenant plus d'un an que la dernière édition a été distribuée. Le temps est arrivé de préparer d'autres affiches et de les adresser partout. Cela occasionnera une dépense de £20 à £25, car il y a environ 23,000 ou 24,000 bureaux de poste dans le Royaume-Uni. Cette annonce ne coûte pas cher et elle est très efficace. Je constate par les lettres que je reçois qu'un grand nombre de nos correspondants parlent de ces affiches. J'hésite, toutefois, à faire les dépenses nécessaires avant d'avoir obtenu votre autorisation. J'espère que vous nous ferez connaître votre décision sur ce point le plus tôt possible.

Je demeure,
Votre tout dévoué,
(Signé) CHARLES TUPPER.

Il y a là des commentaires sur la politique d'immigration telle qu'énoncée, ce soir, par mon honorable ami de Toronto-nord. Il faisait partie de ce gouvernement qui, de l'avis du haut commissaire, ne fournissait qu'un an trop tard à ses agents d'immigration en Angleterre les écrits de propagande qu'il leur fallait. Et, dans une question si importante le haut commissaire ne pouvait risquer la moindre dépense avant d'avoir consulté le parlement fédéral.

Comme je l'ai fait observer au début de mes observations, il était impossible que l'œuvre de l'immigration fût couronnée de succès sous le régime appliqué par les honorables députés de la gauche. Je trouve la preuve de ce fait dans cette lettre de sir Charles Tupper et dans les rapports du ser-

vice de l'immigration pour les années en question. Il n'est guère facile de citer avec exactitude ces rapports, à cause de la disposition des matières établie par l'ancien gouvernement. Le tableau est subdivisé en quatre colonnes, dont la première est consacrée à l'immigration britannique, la deuxième à l'immigration du continent, la troisième à celle des Etats-Unis, tandis que la dernière est réservée à la totalisation.

D'après ces rapports, voici les chiffres afférents à l'immigration venant de la Grande-Bretagne, de 1882 à 1896 : 1882, 41,283 ; 1883, 45,439; 1884, 31,787: 1885, 18,591; 1886, 23,507 ; 1887, 31,104 ; 1888, 30,852 ; 1889, 19,384 ; 1890, 21,793 ; 1891, 22,042 ; 1892, 22,636; 1893, 20,071 ; 1894, 16,004; 1895, 14,956; 1896, 12,384. On le voit, le système appliqué par l'honorable député dans la gestion de son ministère, a produit son effet. Quant à l'immigration venant du continent, au cours des mêmes années, en voici les chiffres : 1882, 12,083 ; 1883, 9,677 ; 1884, 6,151 ; 1885, 3,072 ; 1886, 4,995 ; 1887, 12,376 ; 1888, 12,962 ; 1889, 4,320 ; 1890, 2,938 ; 1891, 7,607 ; 1892, 8,360 ; 1893, 9,562 ; 1894, 4,825 ; 1895, 3,834 ; et en 1896, 4,451.

Pour l'immigration venant des Etats-Unis, voici la statistique empruntée des rapports : 1882, 58,372 ; 1883, 78,508 ; 1884, 65,886 ; 1885, 57,506 ; 1886, 40,650 ; 1887, 41,046; 1888, 44,952 ; 1889, 67,896 ; 1890, 50,336 ; 1891, 52,516.

C'est au cours de ces mêmes années que s'est dirigée vers les Etats-Unis la plus forte partie de ce million de Canadiens qui quittèrent le pays, et ces messieurs confessent la vérité en ne donnant pas le relevé de l'immigration pour ces années 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896. La lettre de sir Charles Tupper produisit l'effet voulu. Un décret en conseil des ministres rétablit les primes devenues caduques, sans doute parce qu'au début on les avait accordées par voie d'arrêtés ministériels. La prime aux agents de billets de passage pour les immigrants du continent, fut autorisée le 20 janvier 1882 ; elle fut annulée le 24 avril 1889 ; elle fut rétablie le 30 octobre 1890 et on effectua des paiments pour l'intervalle écoulé entre le 24 avril 1889 et le 30 octobre 1890. C'est ici qu'intervint le Gouvernement par voie de décret, autorisant le paiement de primes pour les immigrants venus au pays, durant la période au cours de laquelle il n'existait pas d'autorisation pour le paiement des primes. Le 6 janvier 1893, l'exécutif rendit un autre décret qui donne à la question un nouvel aspect. D'après ce décret en conseil, la prime accordée pour les immigrants venant de la Grande-Bretagne est de $1.75 par tête d'immigrant, tandis que celle accordée pour les immigrants de l'Europe continentale demeure au chiffre à $5 par tête.

J'ai une ou deux observations à présenter au sujet du marché passé avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Au cours de ces deux derniers mois, les députés de la gauche ont demandé des masses de renseignements à cet égard ; aussi bien dois-je réclamer leur indulgence pendant quelques instants, ce soir ; je n'abuserai pas de la patience de la Chambre. Je serai en mesure, je l'espère, d'étancher leur soif de renseignements. Le marché passé avec la compagnie "North Atlantic Trading" n'a nullement modifié la situation qui s'était pour ainsi dire perpétuée depuis 1882, ainsi que l'attestent la lettre de sir Charles Tupper et autres documents déclarant qu'il est dans l'intérêt public de payer aux agents de billets de passage une prime de $5 par tête d'immigrant adulte, venant d'Europe continentale. Voilà le système en vogue sous l'ancien régime et sous le régime actuel, et le marché administratif passé avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord stipule que cette prime sera payée aux agents de billets de passage collectivement, et non individuellement : voilà à quoi se résume ce marché. Les députés de la gauche se sont creusé la tête, se sont mis en frais d'imagination et ils ont épuisé toutes leurs ressources parlementaires, pour découvrir quelque chose d'inavouable dans cette transaction ; et ce soir même, nous avons acquis la preuve que leurs efforts ont abouti à l'avortement.

Nous avons payé aux agents de billets de passage individuellement, sous forme de primes pour l'immigration continentale, comme l'attestent les rapports, les sommes suivantes : 1892, $5,270; 1893, $7,235; 1894, $14,935; 1895, $1,480; 1896, $6,710; 1897, $3,045; 1898, $14,880; 1899, $11,130; 1900, $24,28.33; 1901, $24,262.60; 1902, $35,916; 1903, $34,553.33; 1904, $38,933.33; 1905, $86,967.33.

A qui le Gouvernement conservateur payait-il, jadis, ces primes ? A des agents de billets de passage individuellement, comme les documents en font foi. A qui le Gouvernement actuel a-t-il versé ces primes, au cours des années précédant le marché conclu avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord ? A des agents de billets de passage individuellement.

A qui paie-t-il maintenant ces primes? Non pas aux agents individuellement, mais à la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord, société de vendeurs de billets. Le Gouvernement obtient-il une juste rémunération de ces primes ? S'il faut en juger par le criterium établi dans la lettre de sir Charles Tupper, je réponds dans l'affirmative. Au demeurant, tout homme de bon sens qui voudrait mettre de côté l'esprit de parti avouera que c'est là l'essentiel .

M. R. L. BORDEN : Quelle est cette compagnie commerciale de l'Atlantique-nord, et quels sont ses antécédents, jusqu'en juin 1905, époque à laquelle le Gouvernement lui conféra la personnalité civile ?

M. OLIVER : Je n'en ai pas la moindre idée.

M. TISDALE : D'où tenez-vous que ce sont des agents de billets de passage, puisque vous ne les connaissez pas.

M. OLIVER : Je sais qu'ils s'intéressent au recrutement d'immigrants pour le Canada; en outre, je le sais, aujourd'hui à titre de compagnies, ils obtiennent de meilleurs résultats que lorsqu'ils n'agissaient pas collectivement. Ils réussissent à envoyer un plus grand nombre d'immigrants au Canada. Voilà pourquoi nous avons apporté la modification en question, en versant ces primes à la compagnie, au lie de les payer aux agents individuellement.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que ces clercs d'avoués mentionnés dans le câblogramme de lord Strathcona sont les vendeurs de billets de passage ?

M. OLIVER : Pas le moins du monde.

M. PATERSON : Quels étaient vos agents chargés de la vente des billets de passage ?

M. R. L. BORDEN : Vous vous édifierez à cet égard en consultant les archives du ministère de l'Intérieur.

M. OLIVER : Les documents de ce ministère sont à la disposition de la Chambre. Que l'honorable député demande à la Chambre d'en ordonner le dépôt, et ces documents seront à son service.

M. R. L. BORDEN : Ma réponse avait été provoquée par la question posée par le ministre des Douanes. Si je ne me trompe, le ministre de l'Intérieur n'affirme pas qu'au cours de la période 1882 à 1896, on ignorait les noms des vendeurs de billets de passage. Au contraire, il se dégage de ses observations que les noms de ces agents à qui on versait des primes étaient connus.

M. OLIVER : Je le suppose.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Douanes m'a demandé de les nommer; question fort pertinente.

M. OLIVER : Leur nom figure sans doute au rapport de l'auditeur général. Il n'est nullement besoin de consulter les liasses du ministère de l'Intérieur pour y trouver ce renseignement.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à connaître les noms des vendeurs de billets de passage à qui on a versé ces primes.

M. OLIVER : On n'a cessé de répéter ici que la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord se compose de ces marchands de billets de passage. Si ces messieurs veulent se renseigner davantage sur la personnalité de ces agents, force leur sera de prendre les moyens qu'ils jugeront utiles. Cela n'intéresse nullement la gestion de mon ministère. Mon seul souci, c'est de savoir si nous obtenons des résultats rémunérateurs. Si nous constatons que ces résultats sont satisfaisants, alors nous maintiendrons le marché; sinon, nous l'annulerons.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien saisi le sens des paroles du ministre, il vient de déclarer que ces clers d'avoués qui forment la majorité des actionnaires de la compagnie "North Atlantic Trading" ne sont pas des vendeurs de billets de passage. Maintenant, il affirme que cette compagnie se compose d'agents de ce genre. Comment peut-il concilier ces deux affirmations contradictoires?

M. OLIVER : L'honorable député fait erreur à cet égard. A coup sûr, il ne prétendra pas que cinq ou six individus, porteurs d'une action du capital-actions, individuellement, dans une compagnie de 300 actions, possèdent la majorité de ces actions. Cela friserait l'absurde.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les porteurs des actions?

M. OLIVER : Je l'ignore. Il y a un grand nombre de compagnies autorisées au pays; citons la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui, si je ne me trompe, voit figurer parmi ses actionnaires des députés de la gauche, et c'est là une compagnie que cette Chambre, à diverses reprises, a largement dotée. Je ne sache pas que ces messieurs soient dignes de censure, parce qu'ils sont porteurs d'actions de cette compagnie qui noue de fréquentes relations avec le Gouvernement. Or, si ces messieurs ne commettent pas d'infraction en détenant des actions dans cette compagnie, pourquoi serait-ce une infraction de la part d'autres individus, de posséder des actions dans l'autre compagnie en question?

M. TISDALE : Il suffit de jeter un coup d'œil sur l'indicateur du chemin de fer canadien du Pacifique, pour se renseigner sur les noms de tous ses directeurs. Mais quels sont lesdirecteurs de la compagnie en question ?

M. OLIVER : On nous a fourni leurs noms. Le député de Toronto-nord (M. Foster), s'est étendu assez longuement sur la question des actionnaires, et pour que le Parlement entame des négociations avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il n'est pas nécessaire qu'elle fasse connaître lesnoms de ses actionnaires. En outre, si je suis bien renseigné, je vois certains députés de la gauche qui, de jour en jour, figurent ou ne figurent pas parmi les actionnaires du chemin de fer canadien du Pacifique, suivant les messages transmis par le télégraphe de bourse. Quant aux noms des actionnaires de cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, je n'en ai cure. Si cela peut intéresser les députés de la gauche, c'est leur affaire.

M. R. L. BORDEN : Cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord ne comptait pas d'actionnaires avant le mois de juin 1905, parce que, à cette époque, elle n'était pas encore autorisée par le Parlement.

M. OLIVER : Ce n'est pas là une question qui intéresse la gestion de mon ministère. Que ces messieurs s'autorisent de leurs droits parlementaires pour obtenir certains renseignements, je le veux bien ; mais ils se trompent, s'ils croient que je me mettrai en frais de recherches pour gratifier ce qui semble une simple curiosité de leur part ou une envie de découvrir quelque scandale qu'on n'a pas encore réussi à mettre au jour.

M. R. L. BORDEN : C'est que le ministre ignore les faits.

M. OLIVER : Oui précisément, je les ignore. Le député de Toronto-nord (M. Foster), a été fort précis dans ses argumentations. Chaque fois qu'il pose son dilemme, il tient fortement, suivant son habitude, à ce que nous choisissions l'une ou l'autre des deux propositions. Ce marché, dit-il contient une stipulation portant que les parties contractantes ne doivent pas violer les lois du pays où ils opèrent ; mais d'autre part, il donne à entendre que, dans le but d'exécuter la convention intervenue avec le Gouvernemnt, force leur est de violer les lois du pays où ils exercent leur exploitation. En quoi consistent leurs opérations ? Ce sont des agents de transport, c'est-à-dire qu'ils vendent le transport et ils ne se bornent pas à vendre le transport à destination du Canada. Ils peuvent vendre le transport pour toutes les parties du monde, précisément à l'instar de nos agents de billets. Ils vendent des billets à destination de France, d'Angleterre, des Etats-Unis et de toute autre partie du monde. Comme l'a fait observer l'honorable député, le flot d'immigration s'est déversé d'Europe en Amérique, au taux d'un demi million par année ; or, ces agents vendent des billets de passage à ceux qui quittent un continent pour l'autre. En cela, ils ne violent pas les lois des pays où ils vendent ces billets ; car autrement, ils ne pourraient pas exploiter leur industrie. Ils peuvent parfaitement vendre des billets de transport, sans violer les lois d'aucun pays. Comme l'attestent et la lettre de sir Charles Tupper et d'autres documents portant sur cette question, nous accordons à ces agents $5 par billet, afin de les stimuler à vendre ces billets à des immigrants qui se dirigeront vers le Canada, au lieu d'en vendre indifféremment pour le transport des immigrants aux Etats-Unis. Ces agents ont alors un motif qui les porte à engager les immigrants s'éloignant des pays d'Europe à venir se fixer au Canada ; nous leur accordons une rémunération de $5 pour ce travail. Voilà le principe qui préside au régime des primes ; voilà ce que nous exigeons des agents, et voilà tout ce qui est stipulé au contrat. Sans doute, il y a un vaste champ entre la limite légitime de leurs droits de citoyens et l'extrême limite de ces droits. Nous voulons qu'ils s'emploient activement au service du gouvernement, mais nous n'exigeons pas d'eux qu'ils violent les lois ; ce qui n'est nullement nécessaire, du reste, pour exécuter la convention intervenue avec le Gouvernement.

Je me suis longuement étendu sur cette question. Je le répète, le Gouvernement n'a d'excuse à offrir ni relativement au marché conclu avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, ni pour la gestion du service de l'immigration sous ce régime des primes, ni pour l'application de son système d'immigration en général. Le gouvernement a le devoir de gérer ce système d'immigration, dans le sens des plus chers intérêts du pays ; et cela s'applique au marché conclu avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord et à tout ce qui se rattache au système. Si nous jetons un regard rétrospectif sur le passé de la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, surtout au cours des dernières années, nous constatons que la situation s'est modifiée et qu'il y a lieu de modifier notre méthode. (Exclamations.)

M. BENNETT : Ça va venir !

M. OLIVER : Ce marché est au-dessus de toute critique. . . .

M. FOWLER : Alors, attachez-vous y !

M. OLIVER. . . mais à notre avis, la compagnie n'observe pas fidèlement toutes les stipulations du marché.

M. R. L. BORDEN : A quel égard ?

M. OLIVER : J'aborderai la question tout à l'heure ; et voilà pourquoi nous lui avons notifié avis de l'annulation du marché. (Exclamation et applaudissements.) J'entends des exclamations à gauche, et je suis bien aise d'avoir obtenu l'approbation des députés ministériels. (Rires.) Je suis ravi de constater qu'ils approuvent l'attitude du Gouvernement. Je ne voudrais pas, toutefois, créer de fausses impressions dans leur esprit (Interruptions). . . sur les motifs qui ont porté le Gouvernement à adopter cette attitude. Voici le point sur lequel j'appelle l'attention de l'honorable député. Durant nos débats dans cette Chambre, au sein du comité, au cours de la conversation et dans les colonnes des journaux, on a affirmé que le Gouvernement se trouve en quelque sorte impliqué, ou lié, ou intéressé financièrement dans cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Jusqu'ici, on n'a pas encore réussi à prouver l'existence du rapport même le plus éloigné entre le Gouvernement ou tout fonctionnaire de l'Etat et cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. En outre, puisque le Gouvernement, convaincu que la compagnie n'a observé ni la lettre ni l'esprit du traité, juge utile de révoquer ce marché, il y a là ample preuve que le Gouvernement n'est nullement lié à cette compagnie.

M. R. L. BORDEN : Puis-je poser une question au ministre ? Quand le Gouvernement a-t-il pris cette décision ?

M. OLIVER : Le câblogramme a été transmis à lord Strathcona le 14 avril.

M. R. L. BORDEN : De quelle source le ministère tient-il que la compagnie a été infidèle au traité ?

M. OLIVER : Il y avait déjà quelque temps que ce renseignement nous parvenait de diverses sources. La décision, je le répète, a été prise le 14 avril.

M. R. L. BORDEN : Le ministre pourrait-il préciser la date à laquelle il a reçu les premiers renseignements ?

M. OLIVER : Il ne me serait guère facile de préciser cette date. Du reste, après plus mûre réflexion, le chef de l'opposition hésiterait à répéter la question.

M. R. L. BORDEN : Si j'hésite à répéter ma question, c'est que le ministre semble la désapprouver.

M. OLIVER : Si la Chambre veut bien me le permettre, je vais donner lecture du cablogramme et de la lettre adressée à lord Strathcona, à cet égard.

M. R. L. BORDEN : Auparavant, le ministre voudrait-il bien me permettre de lui poser une nouvelle question ? Le Gouvernement était-il au courant de ces faits, lorsqu'il repoussa, l'année dernière, la motion présentée dans cette Chambre, dans le but d'annuler le contrat ?

M. OLIVER : Non, le Gouvernement n'avait pas encore reçu ces renseignements.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est que plus tard que le Gouvernement fut éclairé ?

M. OLIVER : Je venais d'accepter le portefeuille de l'Intérieur et, n'étant pas encore bien au courant du fonctionnement de mon ministère, je n'étais guère en mesure de formuler un système quelconque, à cette époque.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, ces renseignements sont parvenus au ministère entre la date de la séance au cours de laquelle le Gouvernement repoussa la motion tendant révoquer la convention et le 14 avril dernier ?

M. OLIVER : C'est à peu près cela. J'ajoute que le vote en question, la session dernière, a été aussi étranger à la décision prise par le Gouvernement que l'enquête tenue par les députés de la gauche ou encore la prétendue " explosion de dynamite " qui a éclaté ici ce soir même ; car ce contrat avait été annulé avant que l'explosion se produisit.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre veut bien.

M. PATERSON : Nous ne sommes pas en séance de comité.

M. OLIVER : Posez votre question.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudrait-il bien déposer sur le bureau de la Chambre le document contenant ces renseignements ?

M. OLIVER : J'entends le soumettre à la Chambre, séance tenante.

Voici le texte de la lettre adressée à lord Strathcona :

Ottawa, 14 avril 1906.

Cher lord Strathcona,—Le cablogramme suivant portant ma signature vous a été transmis aujourd'hui même :

Dominion, Londres, Angleterre. Notifiez à la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, qu'après le 3 novembre 1906, il ne sera plus payé de primes sous l'empire du traité intervenu avec la compagnie pour les immigrants arrivant au Canada. Lettre suit.

Le traité du 28 novembre 1904 stipulait paiement des sommes spéciales destinées à stimuler l'immigration de Norvège, de Suède, de Finlande. Le traité stipule, en outre, que les primes versées pour les immigrants venant de certains autres pays d'Europe, seront restreintes à un nombre fixe.

Ces dispositions indiquent clairement l'objectif visé par ceux qui ont passé et maintenu en vigueur l'arrangement fait avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Nonobstant l'objet évident de cet arrangement, les relevés montrent que, bien que les demandes de primes présentées relativement aux immigrants venant de pays à l'égard desquels il existe un maximum fixe, atteignant le maximum, les relevés des immigrants choisis qui nous arrivent de la Norvège, de la Suède et de la Finlande, accusent une diminution constante. Aux yeux du ministère, ce fait indique clairement que la compagnie fait preuve de mauvaise foi dans l'exécution du traité, et par conséquent, aux termes de la disposition figurant à l'article 12, portant que le marché peut être annulé "s'il est prouvé à la satisfaction du ministre que la compagnie néglige de remplir ses obligations ", j'ai jugé utile de donner avis de l'annulation du marché.

La date est fixé au 30 novembre, de façon à ce que la compagnie puisse pleinement bénéficier de l'œuvre accomplie par elle, au cours de la présente campagne d'immigration.

Bien à vous,

(Signé) FRANK OLIVER.

Je n'ai plus rien à ajouter à mes observations précédentes.

M. R. L. BORDEN : Dans le télégramme adressé à lord Strathcona, dont le ministre a donné lecture à la Chambre, il est fait mention de certains relevés sur lesquels s'appuie une certaine conclusion. Le ministre pourrait-il me dire entre quelles dates s'est écoulée la période comprise dans ces relevés ?

M. OLIVER : Ces relevés s'étendent de l'année financière 1901 à l'année financière 1905. Ces années dernières, ils accusent une diminution dans le nombre d'immigrants venant des Etats-Unis pour lesquels nous avons accordé une prime spéciale, et il va

sans dire qu'on ne peut arriver à pareille conclusion que par la comparaison des relevés de plusieurs années.

Je dois faire ici observer l'importance qu'il faut attacher à l'œuvre de l'immigration et aux travaux du département. Une critique légitime a toujours sa raison d'être, mais des attaques injustes, non-seulement embarrassent le Gouvernement, mais entravent les efforts tentés dans le sens de l'immigration, et par conséquent, sont préjudiciales au pays; aussi bien ajouterai-je qu'en prenant l'attitude qu'ils ont adoptée pour la première fois cette année, les députés de la gauche se sont exposés à la censure du pays à cet égard. Au demeurant, en ce qui concerne la gestion de ce ministère, nous ne négligeons rien pour pousser l'œuvre de l'immigration avec toute la vigueur possible, en consultant les plus chers intérêts du pays. Tant que je présiderai aux destinées de ce ministère, les injustes critiques formulées par les députés de la gauche ne réussiront pas à refroidir notre ardeur. Force nous sera bien de subir les attaques et les censures qu'on voudra diriger contre nous. Si ces attaques sont justes, nous seront heureux d'en faire notre bénéfice ; si la critique est injuste, nous nous efforcerons simplement de faire notre devoir, indépendamment des critiques.

Relativement à cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, voici ce à quoi se résume la question : nous constatons l'existence d'une certaine situation et d'un traité en pleine vigueur ; ce traité, à notre avis, est excellent, mais nous avons la conviction que les autres parties intéressées au traité n'en observent pas religieusement l'esprit. Par conséquent, la responsabilité nous incombe d'annuler ce traité et nous nous acquittons de ce devoir, sans nous soucier des injustes critiques formulées à cet égard. Quant aux insinuations de nature personnelle—on a mentionné je crois, les noms de M. Sifton, de M. Smart et de M. Preston—les députés de l'opposition ont à leur disposition tout le mécanisme de la procédure parlementaire, pour faire la lumière sur les agissements de ces messieurs, de la façon prévue par le Parlement. Cela n'intéresse en rien la gestion du service d'immigration, au ministère de l'Intérieur. Avant de conclure, je ferai observer aux honorables députés que s'ils tiennent à révoquer en doute la légitimité du système, des principes ou de l'attitude d'un de leurs collègues, qu'ils aient, au moins, la complaisance d'attendre que le député objet de leurs attaques soit présent dans cette Chambre.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : La déclaration que vient de faire le ministre de l'Intérieur me remet en mémoire l'anecdote racontée, dans un de ses romans, par Charles Dickens. On demande à un témoin : "Vous a-t-on jamais précipité à bas d'un escalier ?" Et le témoin de répondre: "Non jamais, on m'a bien rudoyé quelque peu, un certain jour, au sommet d'un escalier, et j'ai descendu un peu plus vite que d'habitude ; mais voilà tout." Cette déclaration du ministre a certainement donné un nouvel aspect au débat. A mon avis, cette déclaration du ministre est la meilleure partie de ses observations, et je me demande maintenant si le Gouvernement est d'humeur à donner son acquiescement à la motion à l'étude. On veut annuler le traité, mais c'est là précisément l'objectif visé par la motion. Si le Gouvernement ne souscrit pas à cette proposition, alors eu égard à l'heure tardive et à la nouvelle tournure que le débat a prise, je me crois autorisé à proposer le renvoi de la suite du débat. Cela abrégerait le débat.

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député désire prendre quarante-huit heures pour élaborer sa défense, rien ne s'y oppose.

(La motion est adoptée.)

Sur proposition de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à onze heures cinquante-cinq minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 23 avril 1906.

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

### ELECTION D'UN DEPUTE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que M. le greffier de la Chambre a reçu de M. le greffier de la couronne en chancellerie le certificat de l'élection de M. Wilbert McIntyre par la circonscription électorale de Strathcona, province d'Alberta.

### PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. Wilbert McIntyre, député de la circonscription électorale de Strathcona, est présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier et l'honorable M. Oliver.

### DEPOT DE RAPPORTS.

Sommaires des rapports des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année 1905. —L'honorable M. W. S. Fielding.

Rapports et communications du surintendant des assurances, au cours des années 1903, 1904 et 1905, relatifs aux défectuosités de la loi des assurances et aux changements à y apporter.—L'honorable M. W. S .Fielding.

Copie du rapport spécial du surintendant des assurances adressé au ministre des Finances en date du 9 novembre 1905, etc., concernant la réglementation des assurances sur la vie en Canada.—L'honorable W. S. Fielding.

Documents relatifs à la nécessité d'une enquête sur le fonctionnement des compagnies d'assurances opérant en Canada.—L'honorable M. W. S. Fielding.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : L'intention de l'honorable ministre des Finances est-elle de faire imprimer les documents qu'il vient de déposer ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je crois qu'il serait préférable de les soumettre au comité en la manière ordinaire. Quelques-uns sont de pure formalité et mon honorable ami lui, je suis sûr, n'en exigerait pas l'impression. Dans tous les cas, le comité en décidera.

Documents relatifs au port de Port-Colborne, son brise-lames et les élévateurs qui s'y trouvent ou que l'on projette de construire.—L'honorable M. C. S. Hyman.

L'honorable M. C. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Ce rapport n'est pas complet. Il reste encore à déposer certains documents du département des Chemins de fer et des Canaux.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : L'honorable ministre des Travaux publics peut-il dire quand le rapport relatif à la cale sèche de Collingwood sera déposé ? Il y a déjà longtemps qu'il a été demandé.

L'honorable M. C. S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Le rapport a été envoyé du département des Travaux publics à celui du secrétaire d'Etat. Cela veut dire que je serai en état de le déposer demain ou après demain.

## 1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AUX SOCIETES COOPERATIVES ET INDUSTRIELLES.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande à déposer une proposition de loi (bill n° 144) concernant les sociétés coopératives et industrielles.

Monsieur l'Orateur, ce bill est principalement destiné à venir en aide aux classes pauvres de notre population. Il facilitera la création de sociétés coopératives dans l'intérêt de la classe des agriculteurs et des salariés.

Le préambule du bill dit : " Attendu qu'il est expédient de pourvoir à la création et à l'organisation de sociétés industrielles et coopératives parmi les classes agricoles et ouvrières du Canada." Je n'ai pas à insister sur l'importance de la question. Les moyens indiqués ici ont eu un succès si éclatant dans les pays européens et ailleurs que je crois le temps venu de les introduire au Canada.

Si la Chambre veut m'accorder quelques minutes d'attention, j'expliquerai brièvement le but de cette proposition de loi et j'espère que ces explications ne manqueront pas d'intérêt pour un grand nombre d'entre nous. La plus grande partie de ces renseignements que je me propose de donner sont puisés dans un ouvrage très précieux publié en Angleterre en 1896, et qui se trouve à la bibliothèque du Parlement.—Les banques populaires—(The Peoples Banks) par M. Henry Wolfe. L'auteur y décrit minutieusement les différentes sortes de banques et de sociétés coopératives établies dans divers pays de l'Europe et leur mode d'opération. Un autre ouvrage, plus récent et très précieux en ce qu'il donne le résultat obtenu par ces institutions est dû à la plume de M. Edward Pratt ; il traite de l'organisation de l'agriculture et a été publié en 1904. L'auteur s'attache moins à décrire le fonctionnement de ces institutions qu'à exposer les merveilleux résultats obtenus sur le continent européen et même en Angleterre. Dans le troisième volume du journal de l'association des banquiers canadiens, qui est à la bibliothèque, on trouve aussi un travail assez complet sur l'œuvre de M. Wolfe. L'écrit est intitulé " Les banques populaires " et se trouve à la page 274, vol. 3.

La coopération, pour les fins de cette proposition de loi, consiste dans l'union de personnes de moyens limités d'organisation, en vue d'obtenir ou de produire dans des conditions favorables, les choses nécessaires à l'existence, de leur fournir des moyens faciles de placer de petites sommes et de propager des habitudes d'économie parmi le peuple.

Je ne crois pouvoir mieux faire, à l'appui de cette proposition de loi, que de citer certaines autorités reconnues, ce qui induira probablement ceux de mes collègues qui n'ont pas étudié spécialement la question, à y accorder une plus sérieuse attention. Pour bien faire voir que cette question a intéressé les grands, de même que les humbles, je ferai quelques citations.

Dans un discours d'inauguration, au congrès coopératif de Leeds, lord Derby disait :

Ce n'est pas comme une flatterie, mais comme l'expression d'une conviction raisonnée et sincère que je débute par déclarer que le but du congrès ici, ce soir, est à mon point de vue plus important pour l'avenir de l'Angleterre que les neuf-dixièmes des questions qui se discutent dans le Parlement et sur lesquelles se concentrent les discussions politiques.

Le présent Gouverneur général du Canada, quand il était en Angleterre, portait un grand intérêt au mouvement qui se produit dans ce pays en faveur de la multiplication de ces associations. Il est le président honoraire de l'alliance coopérative internationale—une association dont le but est la diffusion des connaissances propres pour stimuler et encourager la formation de ces sociétés. Parlant sur la question, il disait :

Je suis convaincu que notre plus grand espoir d'amélioration durable dans les conditions des classes ouvrières réside dans l'heureuse application du principe coopératif à la culture de

la terre et aux autres industries productives et je ferai tout en mon pouvoir pour seconder les habiles efforts d'hommes libres en vue de faire appliquer ce principe à l'industrie.

M. Gladstone lui-même, a souvent parlé en termes élogieux du mouvement en faveur des sociétés coopératives. Dans une certaine occasion, il disait :

Le vingtième siècle sera le siècle de la coopération, comme le dix-neuvième aura été celui des associations à fonds social.

Et dans une autre circonstance :

A mon sens, on n'a rien fait de mieux, dans ce pays, que l'établissement de la coopération, et dont le principal mérite revient à la société coopérative de Lancashire.

Le duc d'Argyle, dit aussi :

Les sociétés coopératives fortifieront le sentiment de l'indépendance parmi les classes ouvrières ; les ouvriers commenceront à comprendre qu'ils ne sont pas de simples salariés, mais des associés et, jusqu'à un certain point, des capitalistes. C'est une démarche significative des classes ouvrières en vue de leur propre relèvement.

Voici maintenant les paroles de M. Bright :

Je souhaite tout le succès possible aux sociétés coopératives et je souhaite qu'elles soient toujours administrées par des hommes prudents et honnêtes. Je trouve de nouveaux arguments pour accorder le droit de suffrage aux ouvriers, en voyant ce qu'ils accomplissent en matière de coopération et autrement pour justifier leur revendication d'une part du pouvoir politique.

Et M. John Stuart Mills, le grand économiste :

De tous les agents mis en œuvre pour élever ceux qui se livrent au travail manuel, il n'y en a pas de plus en évidence que le mouvement coopératif actuel.

L'opinion de ces hommes éminents est confirmée par d'autres non moins éminents du continent européen. Je tiens à citer le témoignage d'un économiste de grand mérite, M. Jules Méline, ancien premier ministre de France. Dans son célèbre ouvrage " Le retour à la terre ", il dit :

Nos agriculteurs ne sont plus réduits à se mettre entre les mains des maquignons pour l'achat de leurs animaux de ferme, et de souscrire des billets à des taux démesurément usuraires ; il dépend d'eux de payer comptant en s'adressant à leur propre banque qui leur fait l'avance nécessaire à 3 ou 4 pour 100 au maximum.

Notre organisation du crédit agricole est certainement une des plus complètes, des plus parfaites qui existent au monde. Depuis que les pouvoirs publics ont mis si généreusement à la disposition des banques régionales à titre d'avances sans intérêts les 40 millions de la banque de France, l'agriculture ne peut plus dire qu'elle est arrêtée dans sa marche par l'absence ou l'insuffisance du capital. Elle n'a rien à envier à l'industrie et l'argent lui revient moins cher qu'à celle-ci.

Les associations coopératives seront avec le temps le grand instrument d'émancipation de l'agriculture.

M. MONK.

Parlant de la merveilleuse souplesse de ces institutions, cet homme d'Etat dit :

Elles sont d'une souplesse merveilleuse et peuvent prendre toutes les formes ; leur développement a été tel depuis quelques années qu'on n'a que l'embarras du choix quand on veut donner des exemples.

Aujourd'hui on ne compte pas moins de 18,000 associations rurales, dont 1,500 caisses d'épargne et de crédit.

Je pourrais multiplier ces citations, car ce mouvement, comme on le sait, a pris naissance et a probablement acquis son plus grand développement en Allemagne et dans le royaume d'Italie. A une époque où l'agriculture subissait une crise violente dans ce pays, après l'établissement du royaume actuel, où le peuple souffrait cruellement du manque d'argent, non seulement dans la campagne, mais aussi dans les villes, ces institutions coopératives ont été un des plus puissants facteurs mis en œuvre pour ramener la prospérité. Au cours de la grande crise de 1893, en Italie, M. Luigi Luzzatti, qui fut deux fois ministre des Finances, donna une forte impulsion à ces associations et malgré la faillite de plusieurs banques, la confiance ne se démentit pas, et les épargnes populaires furent presque uniquement confiées à ces petites banques rurales et personne ne perdit un sou.

En Allemagne, où ces banques firent leur apparition il y a environ cinquante ans sous la direction de M. Shultze dont le nom s'est identifié avec ces institutions, elles se développèrent avec beaucoup de rapidité et donnèrent des résultats merveilleux. Dans son livre sur l'organisation de l'agriculture, M. Pratt, parlant de l'Allemagne, dit :

Il y a en Allemagne 4,000 banques Raiffeisen.

M. Raiffeisen est celui qui, de concert avec M. Shultze, contribua à l'établissement de ces banques, mais son système diffère un peu de celui du premier. Dans les banques Raiffeisen, la responsabilité est illimitée ; c'est le principal point de différence entre les deux systèmes, mais ils existent tous deux en Allemagne.

Il y a en Allemagne 4,000 banques Raiffeisen, qui sont purement des banques de village, opérant au milieu d'un petit groupe de population.

Des autres banques coopératives, en général, on en compte 4,455 en Prusse et 3,399 dans les autres états allemands—un total de 8,354, représentant environ 1,500,000 associés.

En d'autres termes, les banques populaires ou associations de crédit, de toute sorte sont du nombre de 12,354.

Certains Etats possèdent des institutions coopératives de crédit pour plus d'un tiers de leurs villages et la moitié des cultivateurs, dans ces villages en sont membres.

Quant au bien accompli par ces institutions, voici ce que dit M. F. P. König, dans un rapport sur " l'agriculture en Allemagne ", publié par le bureau des affaires étrangères :

Je n'ai jamais compris pourquoi les agriculteurs anglais ne s'entendent pas pour établir de semblables banques coopératives, pourle plus grand bien de tous les intéressés. En Allemagne, la coopération a été la clé du succès et a sauvé de la ruine des milliers de cultivateurs.

M. Pratt continue à étudier les résultats obtenus par l'établissement de ces sociétés coopératives et autres, je vais résumer ce qu'il dit.

En Belgique, en 1894, on n'en comptait que quatre, toutes récentes. Au 31 décembre 1901, il y en avait 286 affiliées à six banques centrales établies par les différentes fédérations, et ces 286 banques comptaient 13,000 membres.

En Hollande, dit M. Pratt, le mouvement a été très actif, mais il ne donne pas les chiffres. En Hongrie, la création de la banque centrale de crédit coopératif, donna une forte impulsion au mouvement et à la fin de l'année 1903, on comptait environ 2,000 banques de crédit coopératives en Hongrie et les opérations de l'année dépassèrent £3.-000,000.

M. Pratt constate aussi que ces institutions, partout où elles furent établies, contribuèrent beaucoup à faire disparaître l'usure, et l'expérience nous enseigne qu'aucune loi ne peut faire cesser cet abus.

Pour faire disparaître le mal, il faut supprimer la cause, et il n'y a pas de facteur plus puissant pour mettre fin à l'usure que la création d'association de ce genre. Je cite encore M. Pratt :

Dans un village, entre autres, les chefs du mouvement réunirent les paysans et les exhortèrent à fonder une banque coopérative . . .Les paysans prirent quelques jours à étudier l'affaire et refusèrent. Une enquête révéla que la plupart d'entre eux étaient endettés envers des prêteurs d'argent établis au milieu d'eux, et ces prêteurs menaçaient les paysans, s'ils fondaient une banque, d'exiger le paiement immédiat de toutes les sommes dues. Ils obtinrent du fonds central une somme suffisante pour payer toutes les dettes du village et sortir les paysans des griffes des usuriers. La banque fut alors fondée et les sommes payées pour les paysans furent portées à leur débit.

Dans ces banques établies dans les pays européens, non seulement en Hongrie, mais aussi ailleurs, tous ceux qui en sont membres sont tenus de verser une contribution hebdomadaire de 2 sous, 4 sous ou 6 sous, selon le cas, pour alimenter le fonds qui sert à faire des avances à ceux qui en ont besoin. En Autriche, l'expansion du mouvement n'a pas été rapide, dit M. Pratt :

Il y a actuellement en Autriche plus de 2,000 de ces institutions. Environ 800 ont été fondées de 1897 à 1900. Des banques de crédit coopératif sont en voie de formation dans toutes les parties de la Finlande ; au commencement de 1903 on en comptait 51.

Pour bien faire comprendre la puissance de la coopération sous ses formes diverses et les heureux résultats déjà obtenus, il suffit de dire qu'il y a actuellement dans ce pays 300 sociétés faisant pour £160,000 d'affaires. Ces chiffres prouvent la vigueur d'une institution encore à ses débuts dans un pays dont la population n'est que de 2,700,000 habitants. En Sibérie, il y a plus de 2,035 sociétés coopératives de tous genres qui ont exporté 685,500 quintaux en 1902.

La Sibérie fait un immense commerce d'œufs; c'est elle, en grande partie, qui approvisionne le marché anglais, et ce commerce se fait par l'entremise des sociétés coopératives agricoles. La coopération a fait, en Sibérie, les mêmes progrès merveilleux que dans les autres pays d'Europe. Voyons maintenant ce qui a été accompli en Angleterre. Je cite encore M. Pratt :

Heureusement, ici encore on constate un heureux commencement grâce à l'association des banques coopératives, dont les bureaux sont au n° 29, rue Old Queen, Westminster, S.W. Le but de cette association est d'établir des banques coopératives dans les villes et les campagnes. L'expérience a déjà démontré qu'il est impossible d'entreprendre une organisation agricole réellement efficace, sur une grande échelle, même en Angleterre, si elle n'est appuyée sur un système quelconque de banque agricole de crédit coopératif, ayant des ramifications assez étendues pour répondre aux besoins des diverses classes agricoles.

En Angleterre, en Ecôsse et dans le pays de Galles, il n'y a peut-être pas une aussi forte proportion qu'en Irlande et certains pays du continent européen, de petits cultivateurs pour lesquels un prêt de £5 ou £6 serait un grand avantage.

Le besoin de ces petits secours se fait cernement sentir chez l'ouvrier et le petit producteur, et une association de banque coopérative, raisonnablement encouragée, y pourvoirait facilement. Mais il faudrait une base d'opération plus étendue pour répondre aux besoins des cultivateurs qui veulent emprunter des sommes plus importantes et qui y trouveraient un avantage inappréciable, s'ils pouvaient les obtenir d'une banque de crédit coopératif. Dans presque tous les districts agricoles de l'Angleterre, les petits cultivateurs sont virtuellement à la merci d'intermédiaires ou courtiers qui leur font des avances d'argent avant la récolte et qui, ensuite, obtiennent leurs produits à prix réduits, par suite de l'obligation financière contractée envers eux à une époque où les cultivateurs avaient besoin d'argent.

Cela s'applique également à beaucoup de districts de la province de Québec.

Une association coopérative agricole, appuyée sur une banque de crédit agricole, ferait disparaître ce désavantage en se chargeant elle-même de la vente des produits, en avançant au cultivateur la plus grande partie de la somme que sa récolte doit rapporter et en lui remboursant la différence, après l'opération, moins une faible commission pour couvrir les dépenses. De cette manière le producteur ne serait plus à la merci des commerçants, les produits obtiendraient des prix plus rémunérateurs et les prix auraient plus de tendance à se maintenir, ce qui profiterait aux grands producteurs, comme aux petits.

C'est bien ce qui a lieu aussi ici ; on a constaté sur le continent européen, et on commence à s'apercevoir en Angleterre qu'on a tort de se plaindre des tarifs des compagnies de chemins de fer et que si les

cultivateurs, en agissant collectivement, offraient des produits en assez grande quantité, les compagnies leur accorderaient des conditions satisfaisantes. Ainsi que le fait observer M. Pratt, une des causes de la crise agricole qui sévit en Angleterre, c'est qu'une grande partie des produits dont ce pays a besoin lui est fournie par le continent, en énormes quantités, par l'entremise d'associations coopératives qui obtiennent des compagnies de chemins de fer des conditions qui leur permettent de lutter avec les cultivateurs anglais qui n'ont pas l'avantage de cette combinaison.

Tous ceux qui ont étudié la question connaissent les progrès merveilleux accomplis par les Equitables pionniers de Rockdale que l'on cite toujours comme un exemple de ce que peut accomplir la coopération. Les Pionniers de Rockdale se formèrent en association en 1844, au nombre de vingt-huit. C'était de simples ouvriers, ayant pour tout capital quelques louis péniblement accumulés, au moyen de contributions hebdomadaires de quelques sous. Dix ans plus tard, le nombre des associés atteignait neuf cents ; en 1864, les pionniers de Rochdale étaient au nombre de 4,747 ; en 1874, 7,039 ; et en 1878, ils dépassaient 10,000. En 1878, leur capital s'élevait à £198,115 et leur mouvement d'affaires à plus de £298,888, avec des bénéfices nets dépassant £40,000.

Tous ceux qui m'écoutent savent aussi qu'une des plus grandes associations coopératives de ce genre existe actuellement à Manchester, sous le nom de "Manchester Wholesale". Elle n'est pas composée d'individus, mais d'une multitude de sociétés coopératives. Ces dernières après avoir été fondées, ont formé la "Manchester Wholesale" qui fait d'énormes affaires. Elle possède des plantations de thé dans les Indes, des navires pour amener ses produits des pays étrangers et si je ne me trompe, il y a un an ou deux elle envoya une députation au Canada pour acquérir de vastes terrains dans le Nord-Ouest pour y cultiver son blé et y élever ses animaux. Cette députation fit un rapport favorable et il y a tout lieu d'espérer que les projets de cette puissante association seront mis à exécution au Canada.

J'ai beaucoup d'autres renseignements relatifs aux sociétés coopératives dans d'autres pays d'Europe, mais je ne veux pas occuper inutilement le temps de la Chambre, bien que nous n'aurons plus à revenir sur ces détails lors de la deuxième lecture du bill.

Pour donner une idée de la situation de ces sociétés en Allemagne, je citerai le rapport de M. John F. Winter, consul des Etats-Unis. Ce rapport est daté d'Allemagne, le 30 octobre 1902 :

> Il y a trente ans, l'Allemagne était, financièrement, une des plus faibles nations ; mais aujourd'hui, loin d'avoir besoin des capitaux étrangers, l'Allemagne invite l'Angleterre et la France, et prête de l'argent aux autres pays et y engage des capitaux. D'après un état semi-officiel récent, il y a environ $2,000,000,000 d'argent allemand placés aux Etats-Unis et au Mexique. On calcule qu'une autre somme de $2,000,000,000 est placée dans l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, environ $250,000,000 en Turquie et environ $1,000,000,000 dans l'Australie, l'Afrique et l'Extrême-orient. On prétend qu'en plus, l'Allemagne a $3,000,000,000 engagés en actions et en obligations dans les différents pays.

Cela fait une somme totale de $8,250,000,000 en trente ans. Si l'on songe que c'est pendant ces trente années que ces réservoirs des petites épargnes populaires ont pris un si merveilleux développement, comme nombre et comme importance, on est bien obligé d'admettre une relation entre les deux faits, et non une simple coïncidence.

Les sociétés coopératives ne prennent pas toutes la forme de banques, de sociétés financières ou de prêts. Comme je l'ai fait remarquer, il y a aussi des sociétés de production. Il existe des sociétés coopératives agricoles pour l'achat des instruments aratoires, du fumier, des engrais artificiels, pour le transport des produits, pour les ventes et les achats. Elles peuvent être fondés pour toutes sortes de buts ; le nombre en est illimité. En France, il y en a pour les fins les plus diverses—pour préserver les moissons des insectes et autres objets—et toutes donnent les plus beaux résultats.

Voici une statistique récente :

Hongrie—1903—1,653 banques; 336,721 membres; capital-actions, 17,146,021 couronnes ; dépôts, 21,190,955 couronnes ; fonds de réserve, 284,738 couronnes.
Sociétés rurales, 517 ; produits vendus, 10,553,912 couronnes.
Allemagne—13,299 sociétés ; 1,600,858 membres ; mouvement général des affaires, en 1902, 11,023,497,954 marcs. Prêts, en une seule année, 2,990,413,111 marcs.
Actif, 2,008,705,692 marcs.
Nombre des actions, 200,701,011 ; fonds de réserve, 91,871,381 marcs.
Dépôts, 1,764,649,632 marcs.
Autriche—9,713 sociétés coopératives, y compris 6,445 banques populaires.
Prêts en 1900, 1,936,401,000 couronnes.
Bohème, Moravie et Silésie—558 sociétés en 1902, avec 346,449 membres.
Capital, 19,225,257 kroners ; dépôts, 621,594,048 kroners.
Prêts, en un an, 383,400,060. Prêts non remboursés, 591,738,238 kroners.
Italie—3,979 sociétés, en 1902, avec un mouvement général d'affaires de 1,127,713,928 francs.
Suisse—4,400 sociétés et 109,410 membres.
Belgique—2,000 sociétés coopératives.
Pays-Bas—1,449 sociétés coopératives.
Finlande—288 sociétés coopératives.
Servie—678 sociétés coopératives.
Roumanie—1,121 banques rurales coopératives, en 1904.

Il n'y a aucun doute que l'établissement de ces sociétés dans les Indes où elles ont

été introduites par une loi, en 1902, a donné les plus heureux résultats.

Je dirai un mot maintenant des règles qui doivent régir toute loi relative à ces intéressantes sociétés. La première, c'est, vu leur peu de ressources, surtout au début, de leur fournir un moyen simple et économique d'organisation qui supprime la nécessité d'intermédiaires et les dépenses qu'ils entraînent. Il ne peut pas être question de charte, de lettres-patentes ou autres moyens dispendieux. Vu aussi la nature et l'origine de ces sociétés, chaque associé ne devrait avoir qu'un vote. Pour que la société soit réellement populaire et pour y attirer les personnes dont les ressources sont limitées, on ne devrait pas pouvoir y faire de forts placements ; le chiffre des dépôts de chaque associé devrait être limité par la loi ou par les règlements de la société et chaque associé ne devrait avoir qu'un vote.

Une autre règle qui a été généralement adoptée dans les autres pays, c'est d'y admettre tous les honnêtes gens, y compris les femmes et les mineurs. C'est aussi une règle invariable dans les pays d'Europe, à l'exception de l'Angleterre, de limiter les opérations de la société à ses membres. Pour obtenir un prêt, il faut être membre, et la raison en est que ces associations ne peuvent devenir puissantes qu'en ayant beaucoup de membres. Le seul fait, pour l'emprunteur, d'être membre de la société, est une garantie, et quelquefois une excellente garantie que les conditions du prêt seront fidèlement remplies.

Une autre condition nécessaire, c'est que la direction ait la haute main sur ses membres, quel que soit le mode d'organisation de la société. Elle doit pouvoir, comme dans les clubs sociaux, exclure ceux dont la présence n'est pas désirée.

Une autre sage précaution, c'est que la société possède une forte réserve qui assure sa stabilité et sa solvabilité, qui la prémunisse contre les accidents et empêche les ressources d'être trop variables, car ordinairement, dans ces sociétés, un associé peut retirer son capital. Il est de la plus haute importance, non seulement dans l'intérêt de l'institution elle-même, mais à titre de démonstration pratique, qu'il y ait une réserve permanente, en prélevant une certaine somme sure les bénéfices de chaque année, pour en faire un fonds sur lequel on puisse tirer en cas de besoin.

Il est nécessaire, aussi, que personne ne puisse voter par procuration. Dans les grandes institutions, ce système a souvent causé des maux incalculables. Dans l'intérêt de la société et pour le plus grand bien de tous, il est important que tous les associés soient présents pour voter lorsque se discutent les affaires de la société, ce qui est facile, vu que le théâtre des opérations est très limité.

Une autre règle qui recevra certainement l'approbation de l'honorable ministre des Finances, serait de limiter les pouvoirs de celles de ces associations qui seront autorisées à faire des opérations de banques. Sur le continent européen, les banques rurales, les banques de village, sont limitées dans leurs opérations à la localité dans laquelle est situé leur bureau principal. Je ne crois pas que cette règle soit en vigueur en Angleterre.

Chose curieuse, les associations de banques ont été bien moins nombreuses en Angleterre que les sociétés coopératives dans un but de production et de vente. Dans le bill que je dépose, j'ai mis une disposition limitant le champ d'opérations de ces banques. En Europe, un associé peut toujours reprendre son capital et quand il s'est retiré d'une association, il n'est plus responsable de ses dettes.

On me demandera peut-être comment cela peut s'appliquer dans le cas d'une association de banque. En Angleterre, lorsque l'association fait des opérations de banque, la loi ne permet pas de retirer le capital. Mon bill est, en grande partie calqué sur la loi anglaise, mais il ne contient pas de disposition défendant de retirer le capital. Sur le continent européen, cette garantie d'un capital permanent, est remplacée par l'obligation de créer et maintenir un fonds de réserve, qu'on regarde comme une garantie équivalente.

Si on appliquait ici cette disposition de la loi anglaise, il serait difficile, au début surtout, d'amener les gens à faire partie de l'association. Si dans un district rural, ou dans un autre centre ouvrier, où il serait question d'organiser une banque populaire, on expliquait aux futurs associés qu'ils ne pourraient pas être libérés de toute obligation et reprendre leur argent à un moment donné, ce serait un grand obstacle à la formation de l'association. C'est pourquoi, en Europe, on impose l'obligation de créer un fonds de réserve. Cela protège la société, inculque des habitudes d'ordre, enseigne l'économie et permet à l'association de se procurer plus facilement des membres, car ces derniers savent qu'ils peuvent se retirer en tout temps et, à mon sens, ils s'assurent ce droit en contribuant au fonds de réserve.

Ceux qui liront ce bill et le compareront à la loi anglaise verront qu'il y est dit que si l'association crée et maintient un fonds de réserve suffisant, un associé pourra toujours retirer son capital, comme dans toute autre association coopérative.

J'ai été un peu long, mais je tenais à mettre la Chambre au courant de certains détails de cette question qui, si elle reçoit l'encouragement qu'elle mérite, produira toute une révolution dans la province de Québec et parmi toutes les classes que nos grandes banques n'atteignent pas et qui ignorent encore les énormes avantages que la coopération peut offrir aux classes agricoles et aux ouvriers des grands centres.

Ce n'est pas la première fois que les maux que cette législation est appelée à faire dis-

paraître sont discutés dans ce parlement. La Chambre a déjà été saisie de cette question, en 1884, par M. Orton qui demanda la nomination d'un comité chargé d'étudier les moyens d'instituer des banques de cette nature. Mon honorable ami le député de Grey-est (M. Sproule) prononça un éloquent discours à l'appui de la motion et elle fut favorablement accueillie par la Chambre. Sir John Macdonald, qui était premier ministre à cette époque, reconnut la nécessité de fonder au Canada des banques comme celles dont je parle, mais il n'est rien résulté de cette proposition. On ne jugea pas à propos de nommer un comité spécial et elle fut renvoyée au comité des banques.

En 1885, M. Orton déposa une proposition de loi relative à l'institution de banques agricoles. J'ignore pourquoi, mais il n'en est rien résulté non plus. Mais il y avait dans ce bill une disposition que je ne puis approuver et que la Chambre n'approuva probablement pas non plus, dans le temps. Il était décrété dans le bill que l'Etat viendrait en aide à ces associations en émettant, pour leur compte, du papier-monnaie qui serait garanti par une hypothèque sur les biens des associés.

Cela impliquerait, jusqu'à un certain point, l'intervention paternelle du gouvernement en faveur de ces institutions. Je crois qu'il suffit d'étudier la question pour reconnaître que ces institutions, pour être fortes et utiles, doivent être instituées en dehors de toute intervention du gouvernement et être fondées et encouragées par le peuple lui-même.

Le Gouvernement peut assurément favoriser le mouvement. Le bill que j'ai rédigé lui confie une certaine surveillance à exercer sur les opérations de ces institutions. Il pourra utiliser les pouvoirs qui lui sont donnés pour instruire des enquêtes et même pour annuler les chartes, dans certaines circonstances ; mais l'aide financier de l'Etat n'est pas nécessaire, dans mon humble opinion, je considère qu'elle serait même nuisible.

En 1903, l'honorable ministre des Finances déposa un bill instituant les banques à deux sous (penny banks), et à cette occasion et aussi dans une circonstance précédente, je crois, j'ai insisté sur la nécessité d'une loi dans le sens des remarques que je viens de faire. L'honorable ministre m'a paru accueillir favorablement la proposition et promit le concours du gouvernement. La seule banque à deux sous établie conformément aux dispositions de la loi de 1903, est celle de Toronto, je crois, et d'ailleurs, le mouvement en faveur des banques à deux sous s'est considérablement ralenti, et en Angleterre il est complètement arrêté. Ce n'est pas que ces institutions ne soient pas utiles, mais comme résultat pratique, comme éducateurs du peuple, comme moyen de coopération et de protection, elles ne sont pas comparables à celles qui, depuis quelques années, ont obtenu un si grand succès dans toute l'Europe.



On me demandera peut-être si cette question ne relève pas plutôt des législatures provinciales. Il n'y a pas le moindre doute que les autorités provinciales ne sont pas compétentes à autoriser des sociétés coopératives à faire des opérations de banques. Les institutions ayant pour objet la coopération des agriculteurs sont évidemment du ressort fédéral, de même que les associations coopératives entre producteurs ou industriels. La plupart de ces associations sont ou des banques ou des sociétés commerciales, et je considère que c'est au Parlement qu'il appartient de les constituer civilement, bien qu'à l'égard d'un certain nombre d'autres, les législatures provinciales puissent être également compétentes.

Mais ce serait un grand avantage si elles pouvaient être toutes instituées en vertu d'une même loi fédérale, qui les rendrait uniformes dans tout le pays. Si on veut que le mouvement réussisse au Canada, il faut qu'il soit national, comme il l'a été dans les autres pays, et dans ces conditions, une loi fédérale serait de beaucoup préférable. Les législatures des provinces pourraient ne pas toutes envisager la question au même point de vue et ne pas être en état de lui donner le même encouragement que le Parlement.

La législature de Québec, à sa dernière session, a adopté une loi relative à l'institution de sociétés de cette nature. J'ai cette loi sous la main, et elle effleure à peine la question des banques qui, à mon point de vue est la plus importante de toutes.

Ce sont les associations de banques qui ont révolutionné l'Europe et, naturellement, nos législatures, respectueuses de la constitution, ne touchent à cette question des banques qu'avec la plus grande circonspection.

Je puis ajouter qu'on a déjà fait l'expérience du système au Canada et que l'essai, loin d'avoir échoué, a obtenu le plus éclatant succès. Il n'y a probablement personne au Canada, ni même sur ce continent, qui ait consacré plus de temps et d'études à cette question de la coopération que M. Alphonse Desjardins, de Lévis, président et gérant de la première institution de cette nature, fondée en Amérique, sur une base vraiment coopérative.

M. R. L. BORDEN : Très bien !

M. MONK : Il l'étudie depuis des années ; il est en relation constante avec les chefs du mouvement dans toute l'Europe. Pour éprouver la valeur du système, il a fondé à Lévis, il y a cinq ans, une petite association dont le but principal est de prêter de petites sommes, à ceux qui en ont besoin. Les résultats de cette tentative patriotique ont été surprenants.

N'importe qui peut se procurer un état des opérations de cette institution connue sous le nom de " La caisse populaire de

Lévis ", et quiconque examine cet état ne peut manquer d'être étonné des résultats obtenus. En cinq ans, et en observant strictement les règles posées par ses fondateurs, cette institution, qui avait au début un capital souscrit de quelques centaines de dollars, divisé en actions de $5 payables par versements hebdomadaires de 10 cents par action, a aujourd'hui un capital de $40,000 et un mouvement d'affaires de $140,000. Cette institution a aussi accompli des merveilles, comme moyen d'éducation parmi la population de Lévis. Grâce à elle, toute une génération de jeunes gens et de jeunes filles ont compris la valeur de l'épargne et dans une sphère plus humble et plus modeste, cette institution procure tous les avantages que les banques offrent à d'autres classes de la société, à une population qui n'aurait pas pu emprunter ailleurs, si ce n'est chez les usuriers.

Autant que possible, j'ai conformé mon bill à la loi anglaise. Les dispositions législatives sur cette question, en Angleterre, datent d'un demi-siècle, mais la loi a été revisée en 1893. Elle est très simple en fournit un moyen facile d'instituer ces sociétés. Elle leur donne des pouvoirs suffisants, mais pas trop étendus. Les sociétés sont sous la surveillance d'un fonctionnaire de l'Etat qu'on appelle le registraire. Tout ce que je pourrais reprocher à cette loi serait de trop assimiler ces associations coopératives aux compagnies à fonds social. C'est le défaut de cette loi, si c'en est un, et sur ce point, en m'aidant de l'expérience acquise dans les autres pays, je me suis écarté, autant que possible, de la loi anglaise.

Mon projet place ces institutions sous la direction du directeur général des Postes et ministre du Travail. Le bill fera comprendre pourquoi j'ai agi ainsi. J'ai cru utile de confier la surveillance de ces sociétés au ministre du Travail, pour qu'il soit plus en état d'encourager un mouvement destiné à améliorer le sort de la classe ouvrière, bien que le ministre de l'Agriculture y ait peut-être un intérêt au moins égal.

Je n'entrerai pas dans les détails du bill, et si j'ai donné ces explications dès la première lecture, c'est afin de stimuler l'intérêt des députés en faveur de cette proposition de loi. J'espère que ce mouvement, modeste à ses débuts, aura ici, comme ailleurs, de superbes résultats et, comme le grain de sénevé, deviendra un arbre magnifique.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la première fois.)

## OBSERVATIONS AU SUJET DE CERTAINS RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je ferai observer au Gouvernement que certains rapports ordonnés depuis longtemps par la Chambre ne sont pas encore déposés; entre autres le rapport relatif à la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan, qui a été ordonné le 14 mars. Avis de cette demande avait été donné précédemment, de sorte qu'il y a huit ou neuf semaines que le département est averti que la Chambre aurait besoin de ces documents. Il y a aussi les rapports demandés par l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) relatifs au classement et à l'exportation du poisson, à l'expropriation de l'île White-Fish et à la commission de pilotage de Sydney (C.-B.).

M. A. B. INGRAM : J'ai aussi demandé copies de toutes les formules et déclarations pour les inscriptions d'homesteads, en usage depuis 1890. Le rapport a été déposé mais il ne contient pas la formule 82 et je demande que cette omission soit rectifiée.

M. URIAH WILSON : Le 14 mars, j'ai demandé deux rapports : la correspondance échangée entre le haut commissaire et M. Preston et entre M. Preston et M. Griffiths. Le très honorable premier ministre nous a appris qu'un différend grave avait éclaté entre MM. Preston et Griffiths et nous aimerions prendre connaisance de cette correspondance, le plus tôt possible.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine de Montréal) : Le 14 mars, j'ai demandé deux rapports, l'un relatif aux titres des terres et l'autre aux inscriptions d'homesteads.

M. N. S. BARKER (Hamilton) : Le 11 avril courant j'ai demandé le rapport et la correspondance de M. C. W. Speers, au ministère de l'Intérieur. Ce fonctionnaire avait conseillé au département d'ouvrir à la colonisation 10,000 acres de terres qui ont été ensuite concédés au colonel Davidson, dans le but de démontrer qu'elles étaient susceptibles de produire du blé. Ce rapport est très important en ce qu'il concerne certaines questions qui ont déjà été discutées et qui le seront encore. Je ne vois pas pourquoi on retarde à le déposer.

## DEPOT D'UNE MOTION.—EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je tiens à célébrer la Saint-George par une législation de progrès et je donne avis au Gouvernement qu'à la première occasion, lorsqu'il sera proposé que la Chambre se forme en comité pour la discussion des subsides, je proposerai l'adoption d'un projet de résolution portant :

Que dans l'opinion de cette Chambre, l'Etat devrait entreprendre la nationalisation de l'un quelconque ou de la totalité des services publics en ce pays : les lignes télégraphiques, les lignes principales de téléphone et les compagnies de messagerie.

Je ferai aussi observer que, le 3 avril, l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) a déposé un projet de loi relatif aux compagnies de messageries, et que ce bill n'est pas encore imprimé. Il est très court, et voici maintenant trois semaines qu'il a été déposé. Il y a quatre jours, un autre bill était déposé par l'honorable député de Lennox (M. Wilson) dans le but d'abroger la loi relative à la pension des membres du conseil privé. Ce bill non plus n'est pas imprimé.

Pendant que j'y suis, je tiens à donner une explication sur un fait personnel relatif à un incident du débat de vendredi dernier au sujet de mon bill sur l'indemnité parlementaire et les pensions aux anciens ministres. Il est vrai que je n'ai pas encore proposé la 2e lecture de ce bill ; mais un député a assurément le droit de choisir le temps qui lui convient pour proposer la 2e délibération sur un bill. Je crois m'apercevoir que la Chambre est favorable, sinon à mon bill, du moins à celui qui a été déposé par l'honorable député de Lennox. Dès que j'aurai reçu la réponse à une question dont j'ai donné avis, et qui est inscrite au feuilleton, je serai prêt à laisser mettre le bill en discussion. Je serai aussi disposé à m'entendre avec le Gouvernement pour fixer un jour à cet effet.

## DRAGAGE A PORT-ARTHUR ET A FORT-WILLIAM.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Avant que l'ordre du jour soit abordé, je désire savoir du Gouvernement s'il a reçu il y a environ une semaine des soumissions pour dragage à Port-Arthur et à Fort-William. S'il en a reçu, les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise et à qui en a-t-il confié l'exécution?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Des soumissions ont été reçues au ministère. Elles sont entre les mains des ingénieurs chargés de faire un rapport. L'entreprise des travaux n'a pas encore été adjugée.

## QUESTION RELATIVE AUX CONCESSIONS HYDRAULIQUES DANS LE YUKON.

M. R. L. BORDEN : Peut-on savoir s'il est vrai, ainsi que le disent les journaux, que certaines concessions dans le Yukon, y compris la concession Bronson et Ray, ont été annulées, et, dans l'affirmative, le Gouvernement déposera-t-il sur le bureau de la Chambre le décret en conseil prononçant cette annulation et en exposant les motifs?

L'honorable M. FRANK OLIVER: Je dois dire que les concessions en question n'ont pas été annulées. Le Gouvernement a actuellement à l'étude la question des concessions hydrauliques dans le Yukon, et je crois qu'il sera prochainement en mesure de faire une déclaration à la Chambre à ce sujet.

M. W. F. MACLEAN.

## DEMANDE DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai à l'honorable ministre de l'Intérieur de déposer sur le bureau de la Chambre les documents dont il a parlé vendredi, s'ils sont prêts, et s'il existe par rapport à la résiliation du contrat intervenu entre le Gouvernement et la " North Atlantic Trading Company " quelque arrêté ministériel autre que celui dont l'honorable ministre a donné lecture vendredi dernier, cet arrêté devrait aussi être déposé aussi tôt que possible. Il se peut que l'honorable ministre ait communiqué à la Chambre tout ce qui existe à ce propos, mais je fais cette question à tout hasard, et s'il existe autre chose, la Chambre devrait en prendre connaissance immédiatement, vu que le débat doit se continuer demain.

L'honorable M. OLIVER : Ainsi que ne l'ignore pas mon honorable ami, il est stipulé au contrat qu'il peut être résilié par un avis du ministre, et cet avis a été donné par le cablogramme et la lettre dont lecture a été donnée ici.

M. R. L. BORDEN : Et les documents mentionnés ?

M. OLIVER : Je me ferai un plaisir de les déposer.

## 2e LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1re (n° 126), relative à la compagnie du chemin de fer de Thorold au lac Erié—M. Dyment ;

La 2e (n° 127), relative à la Farmers' Bank of Canada—M. Calvert ;

La 3e (n° 131), relative à la Royal Bank of Canada—M. A. F. Maclean ;

La 4e (n° 135), relative à la compagnie de fidéïcommis l'Empire—M. Worthington ;

La 5e (n° 136), relative au brevet de la compagnie des clôtures en treillis métallique la Cyclone—M. A. C. Macdonell ;

La 6e (n° 141), relative à la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent—M. Girard.

## QUESTIONS.

### PAIEMENTS FAITS A JAMES W. WOODS ET A LA COMPAGNIE WOODS (à resp. lim.)

M. TAYLOR demande par l'organe de M. Lancaster :

1. Quelle somme le Gouvernement a-t-il payé à James W. Woods et à la compagnie Woods (à resp. lim.), d'Ottawa, pour articles fournis aux divers départements publics, avec indication du montant payé pour chaque département pendant chacun des exercices écoulés de 1897-1898 à 1904-1905, inclusivement ?

2. Quel montant a-t-il payé pour articles fournis par voie d'adjudication sur soumissions?

3. Quel montant a-t-il payé audit James Woods ou à la compagnie Woods (à resp. lim.), pendant la même période, pour loyer d'édifices à son usage ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Montants payés par les différents départements à James W. Woods et à la compagnie Woods (à resp. lim.), pour articles fournis pendant les exercices 1897-1898, 1898-1899, 1899-1900, 1900-1901, 1901-1902, 1902-1903, 1903-1904 et 1904-1905.

| Département. | 1897-8. | 1898-9. | 1899-1900. | 1900-1. | 1901-2. | 1902-3. | 1903-4. | 1904-5. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. | $ cts. |
| Agriculture | ..... | ..... | ..... | ..... | 422 55 | 238 61 | 499 95 | ..... |
| Les départements en général | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 64 31 |
| Commission géologique | ..... | 157 50 | 272 95 | 251 00 | 382 88 | 283 99 | 145 74 | 419 92 |
| Affaires indiennes | 7 50 | ..... | 144 73 | 37 60 | 124 25 | 56 20 | 111 30 | 496 73 |
| Intérieur | 383 05 | 758 25 | 60 63 | 600 00 | 49 75 | 37 00 | 81 50 | 132 60 |
| Justice | ..... | ..... | ..... | 16 50 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Marine et pêcheries | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,526 52 | 6,650 70 |
| Milice | 6,429 60 | 118 50 | 48,999 67 | 1,427 08 | 18,024 45 | 67,065 68 | 98,140 47 | 82,300 77 |
| Gendarmerie à cheval du Nord-ouest | 3,945 55 | 768 46 | 3,588 30 | 1,648 03 | 5,351 44 | 3,955 33 | 2,961 66 | 10,770 68 |
| Travaux publics | 453 00 | 863 09 | 17,251 57 | 1,597 48 | 17,739 45 | 3,367 14 | 14,711 75 | 34,667 87 |
| Chemins de fer et Canaux | 5 00 | 1,517 72 | 175 67 | ..... | ..... | ..... | 48 25 | 426 90 |
| Commission du Transcontinental | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16,125 29 |
| | 11,222 70 | 4,183 52 | 70,493 52 | 5,577 69 | 42,094 77 | 75,000 95 | 120,227 14 | 154,055 77 |

2.

| | |
|---|---|
| Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest | $6,596 04 |
| Affaires indiennes | 1,141 37 |
| Total | $7,737 41 |

Le ministère de la Milice n'a pas demandé de soumissions par la voie des journaux, mais par des lettres adressées aux maisons de commerce.

3. Loyers payé à la compagnie Woods (à resp. lim.) pendant les exercices 1897-1898, 1898-1899, 1899-1900, 1900-1901, 1901-1902-1903, 1903-1904 et 1904-1905.

| | |
|---|---|
| 1897-1898 | Néant. |
| 1898-1899 | " |
| 1899-1900 | " |
| 1900-1901 | " |
| 1901-1902 | " |
| 1902-1903 | " |
| 1903-1904 | $ 6,720 00 |
| 1904-1905 | 17,690 00 |

TERRES A CHOISIR PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD.

M. FOSTER (par l'organe de M. Taylor) demande :

Le Gouvernement a-t-il étendu les limites du territoire dans lequel devaient être choisies les terres, ou a-t-il permis un transfert ou un échange des terres en premier lieu gagnées par la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, de manière à permettre à cette compagnie ou à son acquéreur de choisir des terres dans des régions autres que celles primitivement désignées ? Dans l'affirmative, quelle était la nature de ces arrangements ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La compagnie du chemin de fer canadien du Nord a le droit de choisir 2,180,928 acres de terres à titre de subventions pour l'établissement de sa voie ferrée d'Erwood, dans la province de Saskatchewan. Le territoire dans lequel elle doit faire choix de ces terres n'a pas été agrandi. Il n'y eut pas tout d'abord de terres réservées pour la compagnie du chemin de fer canadien du Nord. Elle possède ce droit à des terres en qualité de cessionnaire de la grande compagnie du chemin de fer du nord de Winnipeg et de la compagnie du chemin de fer et du canal du lac Manitoba.

PERTE DU CHARBONNIER "REMBRANDT"

M. LAURENCE demande :

A-t-on tenu une enquête au sujet de la perte du charbonnier, le "Rembrandt" ? Quand l'a-t-on tenue ? Le ministre de la Marine déposera-t-il le rapport de l'enquête sur le bureau de la Chambre ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Ordre de tenir une enquête régulière a été donné au mois de janvier, mais l'enquête n'a eu lieu qu'au commencement de mars, à cause de la maladie de quelques-uns des témoins. Oui.

BARRAGE ET ECLUSES DE LA RIVIERE SCUGOG.

M. SAM. HUGHES (par l'organe de M. Sproule) demande :

1. Le gouvernement fédéral a-t-il pris entièrement à sa charge l'entretien du barrage et des écluses de la rivière Scugog à Lindsay ?

2. Le gouvernement fédéral s'est-il engagé à construire et à entretenir en bon état ce barrage à ces écluses ?

3. Le Gouvernement sait-il que l'an dernier le Gouvernement d'Ontario a fait rapport que ces travaux étaient en mauvais état ?

4. Le Gouvernement construira-t-il un nouveau barrage et de nouvelles écluses à Lindsay, cette année ?

5. Emploiera-t-on du béton pour ces travaux ?

6. Les portes d'écluses seront-elles actionnées par les procédés les plus modernes ?

7. Construira-t-on un berceau ou un glissoir actionné par un moteur hydraulique pour faire franchir le barrage aux bateaux légers et aux yachts, et par ce moyen éviter la grande perte d'eau produite par l'ouverture des écluses ?

8. Qui a la direction ou la surveillance des écluses de Lindsay ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. Le Gouvernement s'est engagé à faire fonctionner et à entretenir en bon état l'écluse et les ouvrages secondaires.

3. Au cours des négociations qui ont précédé la prise de possession, le ministère des Chemins de fer et des Canaux a reçu une copie d'un rapport général présenté au commissaire des Travaux publics de l'Ontario par le sous-commissaire, le 4 mars 1904, rapport qui énumérait les ouvrages appartenant à la province et suggérait les conditions auxquelles le transport devrait se faire. Ce rapport décrivait l'état de certains ouvrages, entre autres, de l'écluse de Lindsay qui, disait-il, était vieille et en mauvais état. Le Gouvernement n'a pas reçu d'autre rapport à ce sujet.

4. Non.

5, 6 et 7. Même réponse qu'à la question n° 4.

8. M. J. H. McLean est le surintendant et M. John Makins, l'éclusier.

## LE SURINTENDANT DU CANAL DE LA TRENT.

M. SAM. HUGHES (par l'organe de M. Sproule) demande :

1. Quel est le surintendant des cours d'eau dont le gouvernement fédéral a pris possession dans la province d'Ontario et qui alimentent le canal de la vallée de la Trent, dans Victoria-et-Haliburton ?

2. En quelle qualité M. Pearson est-il employé ?

3. M. Pearson est-il autorisé à barrer tout cours d'eau quelconque de manière à arrêter le fonctionnement des moulins situés en aval de ce barrage ?

4. Quelles instructions a reçues M. Pearson ?

5. Sous les ordres de qui se trouve placé M. Pearson ?

6. Quelles sont ses fonctions ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. M. J. H. McClelan, surintendant du canal de la Trent, est le surveillant de tous les cours d'eau cédés au gouvernement fédéral par les autorités provinciales de l'Ontario.

2. M. John Pearson est le contremaître des travaux exécutés dans la rivière Burnt, dans les comtés de Victoria-et-Haliburton.

3. Le Gouvernement n'a accordé à personne, soit par bail soit autrement, le privilège de se servir de la force motrice que peuvent produire ces cours d'eau.

4. Actuellement, ses instructions sont de fermer tous les barrages établis dans les eaux de la rivière Burnt jusqu'à ce que les lacs, qui servent de réservoirs, soient remplis.

5. M. Pearson est sous les ordres du surintendant du canal de la Trent dont il relève directement.

6. Voir la réponse n° 2 ci-dessus.

## ENTREPOSAGE DE LA HOUILLE BITUMINEUSE.

M. TAYLOR (par l'organe de M. Lancaster) demande :

1. La loi sur les douanes permet-elle d'entreposer de la houille bitumineuse au Canada, et quand des steamers voyageant d'un port canadien à un autre se servent de cette houille, permet-elle à l'entreposeur de se soustraire au paiement des droits en faisant une déclaration à l'exportation ?

2. A-t-on remboursé des droits payés sur la houille pendant les trois dernières années ? Dans l'affirmative, à qui et quels montants ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON ministre des Douanes) :

1. L'article 105 de la loi sur les douanes dispose que des effets en entrepôt peuvent être délivrés comme approvisionnements de navire à tout navire à destination d'un port situé hors du Canada, ainsi qu'aux navires marchands naviguant dans les eaux intérieures le long de la frontière internationale.

Aux termes de cet article, de la houille en entrepôt a été délivrée comme approvisionnements de navires dans les ports situés en amont de Cornwall aux steamers naviguant entre un port canadien et un autre situé sur les Grands lacs, lorsqu'ils doivent au cours du voyage naviguer dans des eaux étrangères.

2. La houille ainsi délivrée est en entrepôt. Il n'est pas d'usage d'accorder des remises sur des droits payés sur la houille employée comme approvisionnement de navire. Il faudrait examiner près de 50,000 demandes de remboursement avant de dire quelles remises (s'il en est) ont été faites des droits payés sur la houille au cours des trois dernières années.

J'ajouterai que l'honorable député qui a posé cette question ne voudrait probablement pas exiger que le département examinât ces 50,000 demandes de remboursements. Le commissaire, s'il peut se fier à sa mémoire, est d'avis qu'il n'y a pas eu de remise des droits payés sur la houille, mais il peut y en avoir eu. Si l'honorable député fait allusion à des cas particuliers, j'examinerai

la déclaration, après qu'il m'aura remis une note des renseignements qu'il désire obtenir.

HOPITAL DES MATELOTS, A LOUISBOURG.

M. DANIEL demande :

1. Quand l'hôpital des matelots de Louisbourg (N.-E.), a-t-il été terminé ?
2. Combien a-t-il coûté ?
3. Un gardien a-t-il été nommé ? Dans l'affirmative, quand et à quel salaire ?
4. Son salaire a-t-il été payé par trimestre ? Dans la négative, comment a-t-il été payé ?
5. Un médecin a-t-il été attaché à l'hôpital ? Dans l'affirmative, quel est son nom, à quelle date a-t-il été nommé et quel est son traitement ?
6. Quel rapport a été fait au département au sujet de l'état des fondations de ce bâtiment ?
7. A-t-on fait un rapport au département sur l'état de la toiture de l'hôpital ?
8. Ce rapport indique-t-il que la toiture ou une autre partie de l'édifice s'est affaissée ou est autrement en mauvais état ?
9. Quels renseignements le département a-t-il sur l'état général des fondations et de la toiture du bâtiment ?
10. L'hôpital est-il aménagé pour recevoir des malades ? Dans l'affirmative, depuis quelle date a-t-il été mis en état de recevoir des patients ?
11. Combien de temps s'est-il écoulé entre l'achèvement de l'édifice et son aménagement pour recevoir des malades ?
12. Combien de marins ont été reçus et soignés dans l'hôpital?
13. Combien de personnes autres que des marins ont été admises et traitées dans cet hôpital ?
14. Depuis l'achèvement de l'hôpital, combien de marins débarqués à Louisbourg ont été soignés dans des maisons particulières dans cette ville ou ont été envoyés à l'hôpital Saint-Joseph à Glace-Bay ou à l'hôpital de Sydney ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je n'ai pas pu me procurer ces renseignements. J'ignore si je les obtiendrai avant mercredi, mais je ferai mon possible. Si les documents sont trop volumineux, je demanderai à l'honorable député de déposer une motion demandant leur dépôt. Quoi qu'il en soit, je répondrai mercredi.

QUAI DE PUGWASH.

M. BARKER demande :

1. Combien ont coûté les réparations faites au quai de Pugwash pendant l'été de 1905 ?
2. Combien d'hommes ont été employés à ces travaux ?
3. Les travaux ont-ils été adjugés après une demande de soumissions ? Dans la négative, pourquoi ?
4. M. E. Demings était-il inspecteur ? Dans la négative, quel était l'inspecteur ?
5. Quel était la profession de l'inspecteur avant sa nomination ?
6. Est-il meunier de son état ?
7. Combien de temps consacrait-il par jour à ses devoirs d'inspecteur?
8. Qules appointements l'inspecteur reçoit-il pour ses services, et quel en est le taux par jour ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $1,978.23.
2. Cinq pendant le mois d'août ; onze pendant les mois de septembre et d'octobre.
3. Les travaux ont été exécutés en régie ; (b) on a cru que c'était préférable.

4, 5, 6, 7 et 8. M. E. Demings a fait les fonctions de contremaître pendant 45 jours, à raison de $2.50 par jour; pendant cette période, il a consacré tout son temps au service du département. Le ministère ne sait rien des occupations antérieures de cet homme, mais on lui a représenté que M. Demings était capable de surveiller les travaux.

LES APPROVISIONNEMENTS DE LA GARNISON D'HALIFAX.

M. FOSTER demande :

1. Qui est le fournisseur des approvisionnements suivants à la garnison d'Halifax : pain, viande, épiceries, combustible ?
2. Quel prix est stipulé pour chaque article ?
3. A-t-on demandé des soumissions publiques ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. La compagnie Moirs (à responsabilité limitée) fournit le pain ; MM. W. A. Malling et Cie fournissent la viande ; M. John F. Outhit, les épiceries ; Geo. E. Boak et Cie, la houille grasse.

2. Les prix sont les suivants : Viandes de bœuf ou de mouton, 8 cents ½ la livre ; pain, 3c. les 24-100 de livre ; épices et légumes; bacon pour le déjeuner, 14c. la livre; bacon non fumé 11c. la livre ; pommes de terre, ¾c. la livre ; fèves, 3c. la livre ; confitures, 6c. ¼ la livre; pommes tapées, 9c. ½ la livre ; beurre, 22c. ½ la livre ; fromage, 13c. la livre ; pois concassés, 2c. ¾ la livre ; sucre blanc, 4c. la livre ; sel, 1c. la livre ; café, 18c. la livre ; thé, 17c. la livre ; poivre, 15c. la livre ; légumes secs, 15c la livre; oignons secs, 24c. la livre; farine, $2.25 les cent livres ; houille grasse de la meilleure qualité, sans poussière, $4.35 la tonne et 75c. de plus pour la livraison en dehors des limites de la ville.

3. Oui, sauf pour la houille. Le contrat signé par le gouvernement impérial pour la fourniture de la houille grasse s'est terminé le 31 décembre 1905 ; on a demandé par lettre, des soumissions aux marchands, y compris l'agent de la " Dominion Coal Company ".

ETABLISSEMENT DE DEPOTS DE HOUILLE POUR L'INTERCOLONIAL.

M. BARKER demande :

1. Le département des Chemins de fer a-t-il pris des mesures pour établir à Lévis ou ailleurs, sur le Saint-Laurent ou sur le littoral du Nouveau-Brunswick, des dépôts de charbon pour les besoins de l'Intercolonial ?
2. Des terrains ont-ils été achetés à cette fin? Dans l'affirmative, où, quand, de qui et à quel prix ?

3. Des négociations ont-elles été entamées à cette fin ? Dans l'affirmative, quand, où, avec qui, et quel en a été le résultat ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Non.
2. Non.
3. Aucune.

ACHATS DE TERRES DU DOMAINE PUBLIC.

M. R. L. BORDEN (par la voix de M. Sproule) demande :

1. Combien de compagnies de colonisation ou de terres, d'associations ou de syndicats ont acheté ou acquis ou sont convenus d'acheter ou acquérir des terres du Gouvernement depuis 1898 ?
2. Quels sont les noms, sièges d'affaires et adresses desdites compagnies, associations ou syndicats ?
3. Quelle quantité de terre chacun a-t-il achetée ou acquise ou est-il convenu d'acheter ou d'acquérir ?
4. Quel a été le prix dans chaque cas ?
5. Quels particuliers autres que des compagnies, associations et syndicats ont acheté ou acquis ou sont convenus d'acheter ou acquérir des terres de l'administration à partir du 1er janvier 1898 en lots de plus de 160 acres dans chaque cas ?
6. Quels sont les noms, domicile et profession de chacun de ces particuliers, et quelle quantité de terre chacun a-t-il achetée ou est-il convenu d'acheter ou d'acquérir dans chaque cas, et à quel prix ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ces renseignements ne peuvent être donnés d'une manière satisfaisante que sous la forme d'un rapport qui sera déposé aussitôt que possible, après que la Chambre en aura donné l'ordre.

LES ACCUSATIONS PORTEES CONTRE DES AGENTS D'IMMIGRATION EN GRANDE-BRETAGNE.

M. U. WILSON demande :

1. M. W. T. R. Preston a-t-il porté des accusations contre quelques agents d'immigration dans le Grande-Bretagne et l'Irlande ?
2. Dans l'affirmative, quelle en est la nature et quels sont les noms des agents ?
3. M. Preston a-t-il produit des pièces établissant que certains agents en Angleterre ont retiré illégitimement des frais de voyage, et que cette pratique se poursuit depuis assez longtemps ?
4. M. Preston a-t-il découvert et produit des comptes de dépenses qui n'auraient jamais dû être présentés ? Quels sont les noms des agents, et quels montants ont été payés à chacun d'eux ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je dirai à mon honorable ami que le département ne peut donner de réponse satisfaisante à ces questions que sous la forme d'un rapport, qui sera déposé le plus tôt possible, si l'on en fait la demande.

M. BARKER.

M. U. WILSON : Puis-je demander si les renseignements sont dans le département à Ottawa ?

M. OLIVER : Je ne saurais dire quels sont tous ces documents que mon honorable ami a en vue, mais je puis l'assurer que le département fournira à la Chambre sans retard tout ce qu'il aura en sa possession.

LE CAS DE M. ALEX WILSON, DE PUGWASH (N.-E.).

M. BARR demande :

1. M. Alexander Wilson, de Pugwash, a-t-il été nommé agent spécial d'immigration en Ecosse immédiatement après la dernière élection générale ?
2. Quel salaire lui a été payé ?
3. Combien de colons a-t-il expédiés en Canada ?
3. Combien a coûté en totalité au pays l'excursion de M. Wilson en Ecosse ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. M. Alexander Wilson, de Pugwash, a été nommé agent spécial d'immigration en Angleterre le 1er novembre 1904.
2. $100, et ses dépenses.
3. Vu le grand nombre d'immigrants qui viennent d'Ecosse, il est impossible de dire combien sont venus sur les conseils d'une personne en particulier.
4. $569.17.

ACHATS DE TERRAIN POUR LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. McLEAN demande :

Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire au sujet des déclarations suivantes contenues dans le rapport de M. W. A. Weeks (document parlementaire n° 82), savoir : " Que M. Sharp, surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, dans son zèle pour le département qu'il représentait, a fait une besogne louche avec ces personnes ; qu'il a produit des actes tous préparés et leur a persuadé de signer ces pièces par lesquelles elles s'engageaient à transférer les terrains à tant par acre. Que ces personnes n'ont pas été averties des dommages qui seraient causés à leurs propriétés, et que ce n'est qu'après avoir signé un acte de transport de leur propriété qu'elles ont appris la nature réelle de la transaction. D'après le témoignage du professeur Herbert H. Shaw, l'un des explorateurs chargés du tracé de la ligne du chemin de fer, et qui connaissait personnellement ces personnes et leurs propriétés, la compensation accordée à ces personnes est tout à fait insuffisante " ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La question est à l'étude.

LE RESEAU TELEGRAPHIQUE DU YUKON.

M. BLAIN demande :

1. Quel a été le coût total du réseau télégraphique du Yukon ?
2. Quelles ont été les recettes de ce réseau, chaque année, depuis 1901 ?

3. Quel a été le chiffre des frais d'exploitation de la ligne, chacune desdites années ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $758,094.05.

2 et 3 :

| | Revenu. | Dépenses. |
|---|---|---|
| En 1900-01, | $108,272.13 | $ 84,536.86 |
| 1901-02, | 93,283.68 | 130,220.31 |
| 1902-03, | 113,605.93 | 281,608.28 |
| | | (ceci comprend le reliquat dû sur les comptes de construction.) |
| 1903-04, | 126,991.97 | 199,226.14 |
| 1904-05, | 115,876.18 | 227,824.80 |

LA REPRESENTATION DE NICOLET ET DE GASPE.

M. FOWLER demande :

Le solliciteur général représente-t-il encore les deux districts électoraux de Nicolet et de Gaspé ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (solliciteur général) : En réponse à mon honorable ami (M. Fowler), je désire dire oui.

VENTE DE TERRES A M. PHILIPPE PARKE.

M. AMES demande :

1. Quelle est la nature des 71,120 acres de terre vendus par le gouvernement à M. Philippe Parke, le 6 février 1903 ?

2. Près de quelle voie ferrée et de quelle station est située cette étendue de terre ?

3. Où demeure l'acheteur et quel est son domicile postal connu au département ?

4. Dans quel but apparent cette propriété a-t-elle été achetée ?

5. Ces terres avaient-elles été arpentées, et le département avait-il quelques rapports sur la nature et la valeur desdites terres ?

6. Cette étendue a-t-elle été vendue en blocs compacts, y compris les sections paires et impaires ?

7. Les terres ont-elles été achetées par Philippe Parke pour lui-même ou pour d'autres personnes, ou un tranfert de la propriété a-t-il été fait depuis son acquisition ?

8. Entre quelles mains se trouve actuellement la propriété ?

9. Quelles conditions et obligations ont été imposées à l'acquéreur lors de la vente ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le terrain vendu le 6 février 1903 à Philippe Parke comprenait une étendue de 711 acres 20 et non pas de 71,120 acres. Les notes de l'arpenteur indiquent que le terrain est traversé par le creek Caché et que le pays est en général formé de collines rocailleuses sans végétation, coupé par de nombreux ravins où le sol se compose d'argile, de sable, de gravier et de glaise. Cette terre est classée comme de troisième qualité pour la culture, de première pour le pâturage, et bonne pour des ranches.

2. Ce terrain est situé à environ 6 milles au nord d'Achscroft sur la ligne du Pacifique Canadien.

3. A Cache-Creek ; domicile postal : Bonaparte (C.-B.)

4. Pour en faire un ranche.

5. Oui, le terrain a été arpenté. Oui, nous avons le rapport de l'arpenteur mentionné dans la réponse à la question n° 1 et le rapport de l'agent des terres fédérales à Kamloops, sur la valeur des terrains avoisinants.

6. En deux blocs, comprenant des sections paires et impaires.

7. Il n'y a pas eu de transfert de la propriété déposé au département ; le titre de la terre a été donné à Philippe Parke.

8. Le département n'est pas en mesure de répondre à cette question.

9. Les conditions de la vente sont le paiement de $2.50 l'acre pour le terrain acheté.

VENTE DE TERRAIN A M. CLAUDIUS SCOTNEY ET AUTRES.

M. AMES demande :

A quelles conditions ont été vendus 1,291 acres de terre, le 10 août 1905, à E. S. St-George et autres membres de la famille St. George, dans le township 19, rang 17, à l'ouest du 6e méridien ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La terre n'a pas été vendue à E. C. Saint-George et autres membres de la famille Saint-George, mais à Edouard Claudius Scotney George et autres membres de la famille George. Le terrain vendu est situé dans le canton 19, rang 18 et 17, dans la zone aride desservie par le chemin de fer dans le Manitoba central. Les conditions de la vente sont le paiement du terrain acheté à raison de $1 l'acre, prix auquel le terrain est évalué.

L'EMBRANCHEMENT DE MONTAGUE A CARDIGAN SUR LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN demande :

1. La construction de l'embranchement de chemin de fer de Montague à Cardigan est-elle terminée ? Dans l'affirmative, le chemin est-il prêt à être livré à l'exploitation ?

2. Si les travaux ne sont pas achevés que reste-t-il à faire ?

3. Quand ce chemin sera-t-il ouvert au trafic ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. L'entreprise de la construction de l'embranchement de chemin de fer de Montague à Cardigan est achevée. Il faudra remettre en état certaines parties du chemin qui ont été dérangées par l'eau et la gelée pendant l'hiver, avant de pouvoir l'exploiter.

2. Les travaux à finir par le département sont : l'approvisionnement d'eau à Montague, le réservoir et le tuyau. Les clôtures paraneiges. Peindre le nom des stations. Construire et peinturer un pont sur la rivière Brudenell.

3. On s'attend que les travaux qui restent à faire seront terminés le 1er juillet prochain, date à laquelle nous nous proposons de livrer l'embranchement au trafic.

LE JOURNAL " APPEAL TO REASON ".

M. BARR demande :

1. Le journal appelé " Appeal to Reason " a-t-il été mis sur la liste de prohibition par le ministre des Postes ?
2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons en a-t-il agi ainsi ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (directeur général des Postes) : Le département des postes a refusé de transporter ou d'opérer la livraison de la publication en question parce que son contenu paraît être d'un caractère indécent, immoral, séditieux, perfide et grossier.

LE PHARE DE LA FRENCH-RIVER.

M. BENNETT demande :

1. Quand a été construit le phare situé sur la propriété de la Ontario Lumber Company ?
2. Quel entrepreneur l'a construit ?
3. Quel a été le coût de la construction : (a) pour la main-d'œuvre ; (b) pour les matériaux ?
4. Quel titre a été donné pour le terrain sur lequel se trouve le phare, et de qui ce titre a-t-il été obtenu ?
5. Quelle somme a été payée pour le terrain nécessaire à cette construction ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. En 1875. Reconstruit en 1893 sur le nouvel emplacement.
2. MM. Wilson et Frères de Collingwood.
3. Le prix était à forfait et de $350.
4. Permission a été obtenue de M. S. H. Cooke, président de la compagnie, d'occuper le terrain et d'y avoir accès.
5. Rien.

LA PASSE MIGRATOIRE DU BARRAGE DE COWIE A MILTON, COMTE DE QUEEN.

M. CROCKET demande :

1. Quel a été le coût de la passe migratoire construite au barrage de Cowie, usine à pâte, à Milton, comté de Queen (N.-E.) ?
2. Quel prix par mille pieds a été payé pour les matériaux de construction de cette passe migratoire ?
3. Les travaux sont-ils terminés ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $1,035.63 dont le département a payé la moitié.
2. 250 peids d'épinette à $12 le mille pieds ; 5,126 pieds de pruche à $10 le mille pieds ; 1,590 pieds de planche à $8 le mille pieds.
3. Oui.

LE MARCHE PASSE AVEC MM. AHEARN ET SOPER POUR LA POSE DE L'ELECTRICITE A L'OBSERVATOIRE METEOROLOGIQUE.

M. AMES demande :

1. Quel montant total a été payé à MM. Ahearn et Soper (à responsabilité limitée), pour la pose des fils électriques à l'observatoire astronomique d'Ottawa ?

M. EMMERSON.

2. A-t-on demandé à d'autres industriels de soumettre leurs prix ?
3. D'autres entrepreneurs ont-ils demandé de soumissionner, et de quelle manière le département a-t-il traité ces offres ?
4. L'entreprise donnée à MM. Ahearn et Soper est-elle expirée, et les travaux sont-ils finis ? Dans l'affirmative, quel sera le coût probable des travaux restant à faire ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. $4,284.93.
2. Non.
3. Non.
4. Oui.

LES SOUMISSIONS POUR DRAGAGE A MIDLAND.

M. BENNETT demande :

1. Combien de soumissions ont été reçues pour travaux de dragage pendant la saison actuelle à Midland ?
2. Quels étaient les soumissionnaires et les prix mentionnés dans les soumissions ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Cinq soumissions ont été reçues de la part de :

The Owen Sound Dredge and Construction Company, (à responsabilité limitée). Classe n° 1, roc, $2 par verge cube ; classe n° 2, tous les autres matériaux, 34 cents par verge cube.

The Dominion Dredge and Construction Company, (à responsabilité limitée). Classe n° 1, $2.50 par verge cube ; classe n° 2, 34 cents ½ par verge cube.

Weddell and Company. Classe n° 1, $2 par verge cube ; classe n° 2, 35 cents par verge cube.

The Canadian Dredge and Construction Company, (à responsabilité limitée). Classe n° 1, $4.80 par verge cube ; classe n° 2, 80 cents par verge cube.

W. E Phin. Classe n° 1, $2.75 par verge cube ; classe n° 2, 50 cents par verge cube.

LES QUAIS A HUNTSVILLE, BAYSVILLE ET BRACEBRIDGE.

M. W. WRIGHT demande :

Quels sont les noms des employés du Gouvernement qui sont préposés à la garde des quais à Huntsville, Baysville et Bracebridge ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : L'ingénieur du département a encore ces quais sous sa charge.

FONCTIONNAIRES DU SENAT ET DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) demande :

Le dépôt d'un relevé indiquant le nombre d'employés permanents actuellement au service du Sénat et de la Chambre des communes, respectivement, leurs noms et leurs fonctions ; le salaire et la durée du service de chacun ; le nombre de commis parlementaires actuellement employés au Sénat et la Chambre des Com-

munes, respectivement, leur traitement quotidien, leurs noms et leurs fonctions ; et le nombre d'employés des deux classes ci-dessus en service pendant la saison de 1896.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a rien qui empêche de répondre à la première partie de la motion qui concerne les fonctionnaires de la Chambre des communes, mais ce serait contre les règles parlementaires de répondre à la seconde partie concernant le Sénat.

M. SPROULE : Je croyais que le Gouvernement pourrait obtenir ces renseignements du Sénat.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois qu'il y a certaines procédures à suivre pour arriver à cela. La première partie de la motion peut être adoptée.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée).

## ACHATS DE TERRES DU DOMAINE PUBLIC.

M. R. L. BORDEN demande le dépôt :

1° D'une copie de toute correspondance, rapports, documents et papiers concernant toutes affaires, transactions ou négociations entre le Gouvernement et toute compagnie, association, syndicat ou toutes personne ou personnes au nom de quelque compagnie, association ou syndicat, qui ont acheté ou acquis ou qui sont convenus d'acheter ou d'acquérir de l'Etat des terres du domaine public depuis 1898.

2° D'un état donnant les noms, sièges d'affaires et adresses desdites compagnies, associations ou syndicats, ainsi que la quantité de terre achetée ou acquise ou qui devait être achetée ou acquise, et le prix payé ou convenu ;

3° D'un état donnant les noms, domicile et profession de toutes personnes ou personnes (autres que des compagnies, associations et syndicats) qui ont acheté ou acquis ou qui sont convenues d'acheter ou acquérir de l'Etat des terres du domaine public depuis le 1er janvier 1898, en lots de plus de 160 acres dans chaque cas, et un relevé de l'étendue desdites terres dans chaque cas ;

4° D'une copie de toute correspondance avec ces personnes et de tous documents et papiers concernant la vente ou la disposition de ces terres.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y aura pas d'opposition à cette motion si l'on substitue les mots " 1er janvier 1880 " aux mots " 1er janvier 1898 ".

M. R. L. BORDEN : La seule objection, c'est que nous n'aurons pas ce relevé avant une année ou deux.

Sir WILFRID LAURIER : Pourquoi ?

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable premier ministre désire avoir les renseignements depuis 1880 jusqu'à 1898, il devrait les faire demander par un de ses amis. Quelques-unes des opérations mentionnées dans la motion ont été discutées pendant la présente session et je ne veux pas attendre indéfiniment après ces renseignements.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami. Je crois que quant à faire dresser un rapport il devrait être complet, afin de montrer à la Chambre le nombre réel de ces actes de cession.

M. R. L. BORDEN : Il vaudrait mieux alors réserver la motion.

(La motion est réservée.)

## L'HOPITAL D'HALIFAX POUR LES MALADES ATTEINTS DE TRACHOMA.

M. U. WILSON (Lennox-et-Addington) demande :

Le dépôt d'une copie de tous décrets du conseil, rapports, lettres, télégrammes, communications, documents et papiers de toute espèce concernant l'établissement, l'acquisition, la construction, l'agrandissement et l'entretien d'un hôpital pour les malades atteints de trachoma à ou près Halifax (N.-E.), y compris un état indiquant toutes les sommes dépensées pour ledit hôpital ou son établissement, son acquisition, sa construction, son prolongement ou son entretien. Aussi, un état donnant les noms de la personne ou des personnes auxquelles ces derniers ont été payés, le montant payé dans chaque cas, la date du paiement et tous autres détails concernant ledit hôpital depuis le temps où il a été établi en premier lieu.

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre des Travaux publics) : Ce relevé sera un peu volumineux et il faudra un temps assez long pour le préparer. C'est une simple remarque que je fais, car je n'ai aucune objection à laisser adopter la motion.

M. U. WILSON : C'est la réponse habituelle.

(La motion est adoptée.)

## MOTIONS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants :

Relevé indiquant si le département de l'Intérieur ou tout autre département ou membre du Gouvernement a des renseignements, et lesquels, concernant des transactions, actes, comptes ou paiements de nature irrégulière attribués à quelque agent ou autre personne dans la Grande-Bretagne et l'Irlande ou en Europe, se rapportant à l'immigration en Canada ; quelle période est comprise dans ces renseignements; quelles communications par écrit ou autrement, concernant ces matières, ont été échangées avec le haut commissaire du Canada, le commissaire de l'immigration ou autres personnes. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et papiers à ce sujet.—M. Barker.

Copie de toute la correspondance, de tous mémoires, rapports et télégrammes en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou agents au sujet de la construction d'un nouveau steamer pour le service d'hiver dans le détroit de Northumberland, y compris le rapport ou les avis formulés par M. Duguid et autres personnes agissant conjointement avec lui, et le montant des dépenses faites à ce sujet et le nom de la personne a qui il a payé. —M. A. Martin.

Copie du rapport de A. E. Duberger sur le commerce des drogues et des préparations spéciales en Canada.—M. Parmelee (par M. German.)

Copie de tous lettres, correspondance, de tous papiers, rapports et comptes concernant la construction d'une passe migratoire dans le barrage de l'usine à pâte de bois de Cowie à Milton, comté de Queen (N.-E.), et de tous comptes indiquant le coût de construction de ladite passe, le montant payé pour la main-d'œuvre et les matériaux, et à qui il a été payé.—M. Crocket.

Copie du cahier des charges du nouveau steamer actuellement en voie de construction en Angleterre.—M. A. A. McLean.

Copie du rapport du sous-ministre du Travail sur son enquête au sujet de l'importation d'ouvriers italiens à Montréal au printemps de 1904.—M. Verville.

Copie de tous rapports, lettres, communications, explorations, papiers et documents concernant les défectuosités de l'écluse de Peterborough ou la difficulté à mettre ladite écluse en mouvement, ou les défectuosités du canal de la vallée de la Trent dans le voisinage de ladite écluse.—M. Barker.

Copie de tous décrets en conseils, rapports, correspondance, documents et papiers concernant la vente, ou la concession par le gouvernement de toutes terres dans la province de l'Alberta ou dans la province de la Saskatchewan à un syndicat ou compagnie composé de MM. M. A. Walsh, E. C. Walsh, et G. Walsh, de Clinton (Iowa), A. W. Carroll, Charles Maher, de l'Iowa, et J. Brown, de Nepawa (Manitoba), ou de quelqu'un d'eux ou dans lequel quelqu'un d'eux ou autres personnes sont intéressés.

## LES TARIFS DOUANIERS D'ALLEMAGNE ET DU CANADA.

M. J. E. ARMSTRONG demande :

Le dépôt de toute correspondance échangée depuis 1896 entre le gouvernement du Canada ou l'un de ses membres et les gouvernements allemand ou britannique ou quelques personne ou personnes représentant officiellement ou autrement ces gouvernements, et de tous documents et papiers en la possession du Gouvernement concernant les tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada.

Monsieur l'Orateur, avant d'expliquer cette motion, je désire demander au ministre des Douanes de vouloir bien me dire s'il a reçu de lord Strathcona une réponse à la lettre qu'il lui a envoyée, il y a huit ou dix jours.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je regrette d'être obligé de dire à l'honorable député que je ne puis pas lui fournir ce renseignement. Je tâcherai d'y penser demain et je m'informerai au ministre du Commerce, qui a envoyé la lettre.

M. ARMSTRONG : Monsieur l'Orateur, la question sur laquelle je désire offrir quelques observations cet après-midi est celle de notre commerce avec l'Allemagne. Je crois que le Gouvernement a été insouciant et indifférent à l'égard de l'industrie agricole du Canada en n'encourageant pas ce commerce. Bien que l'empire allemand soit le deuxième en importance dans le monde, au point de vue de l'importation des produits agricoles, le Canada n'a pu jusqu'à présent exporter qu'une très petite quantité de ses produits de la ferme dans ce pays, et cette exportation va en diminuant d'année en année. En 1897, le Gouvernement actuel dans sa première loi de finance a accordé une préférence de 12½ pour 100 à l'Angleterre. Sir Charles Tupper, qui était alors le chef de l'opposition, a dit qu'il serait nécessaire de comprendre dans ce traitement de faveur, la Belgique et l'Allemagne, qu'avec ces pays nous avions des traités de commerce contenant la clause de la nation la plus favorisée. Le ministre des Finances déclara qu'il n'était pas nécessaire de comprendre ces pays, car cet article ne s'appliquait pas dans leur cas. Il en est résulté qu'en 1898, lorsque le Gouvernement actuel a relevé de 2½ pour 100 la détaxe sur les produits anglais. ce qui la portait à 25 pour 100, le gouvernement allemand a appliqué son tarif maximum aux importations du Canada, au lieu du tarif minimum dont elles bénéficiaient auparavant.

En 1900, la détaxe en faveur de l'Angleterre a été portée à 33⅓ pour 100, et en 1903 le gouvernement allemand a voté une loi imposant un droit de 50 à 100 pour 100 sur les marchandises canadiennes exportées en Allemagne. Le gouvernement canadien y répondit par une surtaxe d'un tiers excédant les droits du tarif général appliqué aux produits allemand. Le tarif allemand n'a été mis en vigueur que le 1er mars de cette année, et ce sur quoi je désire surtout appeler l'attention de la Chambre, c'est l'insouciance et l'indifférence dont le Gouvernement actuel a fait preuve à l'égard de la classe agricole du Canada, pendant les cinq ou six dernières semaines. Pendant cette période, j'ai posé plusieurs questions au Gouvernement au sujet de notre commerce avec l'Allemagne et je lui ai demandé de donner aux cultivateurs du Canada quelques renseignements au sujet du tarif allemand appliqué aux produits canadiens ; mais les semaines se sont passées et je n'ai eu aucun renseignement. Pour donner une idée de l'attitude du ministre de l'Agriculture sur cette question, la Chambre me permettra de citer certaines paroles qu'il a prononcées le 21 mars dernier à la conférence des horticulteurs-fruitiers, en réponse à un

discours d'un exportateur de pommes important de la ville de Toronto, qui avait en sa possession plusieurs lettres d'importateurs considérables en Allemagne de pommes du Canada. Le ministre de l'Agriculture a terminé son discours par les paroles suivantes :

Il y a raison de croire que les Allemands chercheront avant longtemps à ouvrir des négociations avec nous, mais en attendant, je crois que nous pouvons nous passer d'eux.

Je crois que c'est une manière bien insouciante pour le ministre de l'Agriculture de parler de cette manière sur une question d'importance aussi vitale pour les exportateurs de pommes canadiennes. Il y a deux ans l'Allemagne n'importait que pour $50,000 de pommes par année, tandis que l'année dernière ses importations de pommes en baril ont dépassé le chiffre de $400,000 ; l'Allemagne a aussi importé pour plus de $100,000 de pommes séchées. L'Allemagne est le meilleur marché au monde pour les pommes séchées, et l'augmentation des pommes séchées va continuellement en grandissant dans ce pays. Le 1er mars dernier, ainsi que je l'ai appris et que les producteurs de pommes dans le pays l'ont aussi appris dans ce pays, le gouvernement allemand a imposé un droit de $1.50 sur chaque baril de pommes entrant dans le pays, ce qui équivaut à une véritable prohibition. A la dernière conférence pomologique, les exportateurs de pommes ont cherché à faire comprendre à l'honorable ministre de l'Agriculture la nécessité d'entamer une correspondance avec le gouvernement allemand par l'intermédiaire de lord Strathcona en vue d'obtenir de notre gouvernement des concessions semblables à celles que le gouvernement des Etats-Unis a réussi à obtenir de l'Allemagne pendant ces derniers mois. Le gouvernement allemand avait imposé le même droit sur les pommes venant des Etats-Unis. Le gouvernement de ce pays entama immédiatement une correspondance avec le gouvernement allemand et le résultat fut que les pommes venant du pays ne paient plus maintenant qu'un droit de 50c. par baril, tandis que les pommes canadiennes paient un droit de $1.50, ce qui les exclut virtuellement des marchés allemands. Les exportateurs de pommes canadiennes ont découvert que c'étaient ces pommes qui donnaient le plus de satisfaction sur le marché allemand et commandaient le plus haut prix. Et dans le but d'acheter de grandes quantités de pommes canadiennes, ces exportateurs ont transporté leurs bureaux principaux de New-York à Toronto. J'ai ici un exemplaire de l'ancien tarif des droits qui sont imposés sur quelques-uns des produits de la ferme qui entrent dans ce pays:

| | Le 100 livres. |
|---|---|
| Blé | $0 54 |
| Farine | 1 14 |
| Avoine | 0 43 |
| Lard fumé | 2 17 |
| Jambon | 2 17 |
| Beurre | 2 17 |
| Fromage | 2 17 |
| Pommes séchées | 0 43 |

J'appelle l'attention de la Chambre sur ces chiffres simplement pour démontrer que depuis le 1er mars le gouvernement allemand a imposé une surtaxe sur toutes les marchandises qui entrent en Allemagne, ce qui fait que bien que l'année dernière nous ayons exporté pour plusieurs centaines de milliers de dollars de produits agricoles en Allemagne, il a été preque impossible d'en exporter après le 1er mars.

D'après moi, le devoir du ministre de l'Agriculture est de créer de nouveaux débouchés aux produits agricoles du Canada. Sous ce rapport le Gouvernement actuel a complètement manqué à son devoir et le ministre de l'Agriculture se trompe étrangement lorsqu'il déclare qu'il n'entamera pas de négociations avec l'Allemagne, n'essaiera pas d'obtenir pour nos cultivateurs les concessions auxquelles ils ont droit. J'ai devant moi plusieurs lettres écrites par différentes maisons d'Allemagne exposant aux principaux exportateurs de ce pays au Canada la nécessité de faire comprendre au gouvernement canadien l'importance de ce commerce d'exportation de pommes. Je ne veux pas lire ces lettres, mais elles disent toutes distinctement que le nouveau tarif entre en vigueur le 1er mars de cette année. J'ai aussi devant moi les prix auxquels les pommes ont été vendues le mardi 20 février 1906 en Allemagne. Les pommes canadiennes Greenings, on rapporté 27 marcs, ce qui équivaut à $6.35 de notre argent ; les Spys, 31 marcs ou $7.29; les Baldwins, 29 marcs 50 ou $6.90 ; les Greenings, 29 marcs 25 ou $6.88, et ainsi de suite. Il y en a eu beaucoup d'autres de vendues à des prix que nous ne pouvions pas espérer obtenir sur aucun autre marché européen.

J'ai aussi devant moi un grand nombre de lettres venant de diverses parties de l'Allemagne, demandant que l'on prenne une décision prompte dans cette affaire, et je sais que l'honorable ministre de l'Agriculture et plusieurs autres députés, amis du Gouvernement, ont reçu des lettres dans lesquelles on s'efforçait de leur faire comprendre la nécessité de convaincre le Gouvernement qu'il devrait agir sans tarder. J'ai aussi devant moi un certain nombre de pétitions venant des associations des horticulteurs-fruitiers dans les différentes parties du Canada. Je ne veux pas ennuyer la Chambre en en donnant lecture, mais je demanderai le privilège d'en lire une ou deux. L'association des horticulteurs-fruitiers de Port-Elgin a adopté la résolution suivante :

Arrêté : Il est dans l'intérêt du public en général de même que dans l'intérêt des horticulteurs-fruitiers, que les relations commercia-

les entre l'Allemagne et le Canada, surtout en ce qu'elles se rapportent aux droits imposés par le gouvernement allemand sur les pommes canadiennes fraîches et séchées soient modifiées de façon à permettre l'admission de ces fruits en Allemagne à des conditions aussi favorables que celles accordées aux Etats-Unis, vu que l'Allemagne est virtuellement notre seul marché pour les fruits séchés, et cette association demande que vous preniez tels moyens que vous croyez sage pour obtenir le résultat désiré.

J'ai devant moi une autre résolution adoptée par la société pomologique de Greemore, une de la part des horticulteurs-fruitiers de Forest, et une autre de l'association d'Ontario, de Toronto ; la suivante a été adoptée par les horticulteurs-fruitiers de Sparta :

A une assemblée des horticulteurs-fruitiers tenue à Sparta, comté d'Elgin (Ontario), le 2 avril, la résolution suivante a été adoptée unanimement :

Arrêté : Qu'une requête soit présentée au Gouvernement l'invitant à prendre immédiatement les mesures utiles pour établir de meilleures relations commerciales entre l'Allemagne et le Canada, afin que nos fruits puissent être admis en Allemagne à des conditions aussi favorables que ceux des Etats-Unis, car notre commerce de fruits séchés est virtuellement ruiné et notre commerce de fruits frais souffre beaucoup de la perte de la clientèle allemande provoquée par ce droit prohibitif, et nous demandons avec instance une amélioration dans nos relations commerciales.

Il y a d'autres pétitions venant d'Arkona de Freeman, de Kimberley et de la baie Georgienne.

En réponse à une question que j'ai posée au ministre de l'Agriculture, le 27 mars dernier :

N'a-t-il pas été déclaré au congrès pomologique, tenu la semaine dernière, que le droit de $1.50 par baril imposé sur les pommes par l'Allemagne entravait sérieusement nos exportations de ce fruit dans ce pays ?

L'honorable ministre a répondu :

J'ai entendu faire cette déclaration, mais je ne sais pas si elle est exacte ou non ; je n'ai pas étudié la question, mais je suis tout disposé à accepter la parole de l'honorable député.

Je rappelle cela simplement pour montrer comme le ministre de l'Agriculture a été insouciant et négligent dans cette affaire. Le 5 avril j'ai répété ma question et j'ai reçu la même réponse. Il en a été de même le 6 avril. J'ai devant moi le rapport hebdomadaire du ministère du Commerce du 9 avril courant. Ce rapport nous fait connaître quelques-unes des augmentations de droits douaniers, décrétés dernièrement par le gouvernement allemand sur les marchandises entrant en Allemagne. Mais ce que nous voulons avoir c'est le tarif même, exact, et s'il est possible, nous voulons que le Gouvernement s'occupe d'obtenir un meilleur traitement pour le Canada. Je suis d'avis que le temps n'est pas éloigné où nous devrons avoir en Allemagne un représentant spécial chargé de veiller aux intérêts du Canada, et il nous en faudra un aussi aux Etats-Unis. Toutes les colonies de l'empire, à l'exception du Canada, jouissent sur le marché allemand du privilège de la clause de la nation la plus favorisée.

Je suis heureux de voir le ministre de l'Agriculture a son siège, et je donnerai lecture pour son bénéfice, d'un extrait du "Herald" de Montréal du 27 janvier dernier qui rapporte quelques parties du discours qu'il a prononcé à Montréal au sujet du tarif de faveur, à propos de la nécessité de donner aux produits agricoles du Canada un avantage sur les marchés anglais, il a dit :

Si quelqu'un devait parler ainsi, ce serait certainement les cultivateurs du Canada qui cultivent et vendent ces produits, mais je dis, comme ministre de l'Agriculture, que les cultivateurs canadiens ne s'intéressent pas à cette question et n'ont fait aucune demande de ce genre.

Je suis surpris de voir que l'honorable ministre fasse un signe de dénégation. Je ne crois certainement pas qu'il soit dans les intérêts des cultivateurs du Canada que notre ministre de l'Agriculture déclare que nos cultivateurs ne considèrent pas avantageux pour eux d'avoir une préférence sur les marchés anglais. Une diminution de quelques cents seulement dans le coût de transport d'un boisseau de blé, du Canada en Angleterre, augmenterait la valeur de presque chaque terre du Canada, et serait l'un des plus grands attraits que l'on pourrait offrir à l'immigration dans notre pays ; non seulement cela, mais au lieu d'envoyer de notre blé aux Etats-Unis pour l'y faire moudre, nous le moudrions ici, ce qui donnerait de l'ouvrage à nos meuneries et développerait cette industrie mieux que l'on ne pourrait le faire d'aucune autre manière. On me permettra de donner lecture d'un autre passage du discours de l'honorable ministre :

Je suis certain qu'en parlant ainsi je représente les sentiments des agriculteurs canadiens. Ce ne sont pas les producteurs, ni les exportateurs de ces produits qui parlent ainsi, ni aucune personne qui ne connaisse l'état réel des choses.

Je crois aussi que le ministre de l'Agriculture ne connaissait pas l'état réel des choses lorsqu'il a parlé ainsi. Il a dit de plus :

Les cultivateurs du Canada ne demandent pas de privilège sur le marché anglais. Or, au sujet des intérêts que nous pouvons avoir dans la question, je suis prêt à déclarer franchement comme cultivateur et comme ministre de l'Agriculture, que je suis réellement heureux que l'Angleterre ait décidé de ne pas accorder le traitement privilégié.

Pourrait-on exiger une déclaration plus catégorique de la part du ministre de l'Agriculture au sujet de ses vues sur cette question? Pour ma part, je crois que le ministre de l'Agriculture n'a pas été sage en faisant cette déclaration, et lorsqu'il a lu les journaux anglais, il a dû voir qu'il avait

fait un faux pas comme ministre de l'Agriculture du Canada. Peut-il dire à cette Chambre et au pays que les cultivateurs du Canada reçoivent un denier de plus pour leur beurre, leur fromage, leur blé, leur farine ou aucun autre produit à cause de ce traitement de faveur ? Je crois qu'il sera obligé de dire que ce n'est pas le sentiment, mais la qualité des produits qui en gouvernent la vente sur le marché anglais. Je crois qu'il a eu tort, en parlant du projet d'un traitement privilégié sur le marché anglais, de parler comme il l'a fait.

Je parlais de l'Allemagne comme étant le plus grand marché du monde pour les pommes séchées. En une année seulement ce pays a importé du Canada 2,426,000 livres de pommes séchées. C'est là un commerce important pour nous. Dans un petit endroit de mon comté on fait sécher 2,000 boisseaux de pommes par jour à l'automne, et plus d'un membre de cette Chambre, j'en suis sûr, sait que de grandes usines d'évaporation seront virtuellement fermées si l'on ne s'occupe effectivement de cette industrie et si l'on ne prend pas des arrangements définitifs avec l'Allemagne au sujet de ce commerce.

Examinons donc s'il ne serait pas dans notre intérêt de commercer avec l'Allemagne. J'ai pris quelques chiffres dans les relevés du commerce et de la navigation des Etats-Unis. Je ferai remarquer, en passant, que nos relevés du commerce et de la navigation ne sont pas assez complets pour nous permettre de faire la comparaison entre notre pays et les autres pays du monde. L'Allemagne a une étendue de 208,230 milles carrés ; sa population est de 60,000,000. En 1905, ses importations se sont élevées à la somme de $1,428,640,000, et ses exportations à $1,193,483,000, ce qui donne une balance de commerce contre l'Allemagne de $235,157,000. Faisons une comparaison entre le Canada et l'Allemagne. Le Canada a une étendue de 3,745,574 milles carrés et une population de 6,000,000 d'âmes. En 1905, nos importations ont atteint $266,384,417 et nos exportations $203,316,872, soit une balance de commerce d'à peu près $63,500,000. Le revenu de l'empire allemand, y compris les provinces allemandes et ses colonies, s'est élevé en 1901, à $1,402,367,000 et les dépenses à $1,458,432,000. Je ne donne ces chiffres que pour montrer l'étendue du commerce que l'Allemagne fait avec d'autres pays et dont nous sommes virtuellement exclus. Les chiffres suivants indiquent le commerce que l'Allemagne a fait avec les Etats-Unis en 1905 :

| | |
|---|---|
| Exportations des Etats-Unis en Allemagne.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $224,562,019 |
| Importations d'Allemagne aux Etats-Unis.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 122,272,313 |
| Balance du commerce en faveur des Etats-Unis.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $102,289,706 |

On trouve toujours que les Etats-Unis ont une balance de commerce en leur faveur quel que soit le pays avec lequel ils fassent commerce. Les chiffres suivants indiquent le commerce entre l'Allemagne et le Canada en 1905 :

| | |
|---|---|
| Le Canada a importé d'Allemagne.. .. | $6,642,139 |
| Le Canada a exporté en Allemagne.. | 1,123,586 |
| La balance de commerce contre le Canada est de.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $5,518,553 |

Le commerce total entre l'Allemagne et les Etats-Unis en 1905, a été de $346,834,332, et le commerce total entre le Canada et l'Allemagne dans la même année a été de $7,765,725, et si nous déduisons de nos exportations en Allemagne les exportations de pommes qui ont varié entre $600,000 et $700,000, nous trouverons que nous n'exportons que pour environ $500,000 d'autres produits à un pays qui est le deuxième au monde dans la consommation des produits agricoles. Je ne crois pas que nous puissions nous permettre une diplomatie de ce genre.

Les Etats-Unis exportent de moins en moins tous les ans, et voici un trafic que le Canada devrait chercher à s'approprier. L'Allemagne a besoin de produits alimentaires et nous savons tous que le Canada en a à vendre. J'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Lisgar (Manitoba) déclarer que cette province du Manitoba peut produire 500,000,000 de boisseaux de blé, et que la production de l'an dernier a été de $150,000,000 de boisseaux. Quand ces provinces de l'Ouest auront acquis leur plein développement, comme la chose arrivera avant longtemps, nous serons bien aise d'avoir accès au marché allemand. Nous approvisionnons le marché américain, mais à l'égard de la nation américaine, nous sommes réduits au rôle de porteurs d'eau et de scieurs de bois, car nos exportations aux Etats-Unis ne s'élèvent qu'à $77,000,000, en 1905, pendant que nos importations de ce même pays atteignent le chiffre de $162,000,000—ce qui laisse une balance de commerce en faveur des Etats-Unis, et à notre détriment, de plus de $85,000,000.

Si l'on tient compte que nos exportations consistent surtout en produits miniers et forestiers—or, $16,000,000 ; bois de construction et bois ouvrés, $19,000,000 ; argent, $2,000,000 ; cuivre, plomb, fer et nickel, $9,000,000 ; charbon, $4,000,000, soit une somme de $50,000,000, sur une exportation totale de $77,000,000—on voit ce qui reste pour notre agriculture et nos industries.

En 1905, les Etats-Unis ont exporté en Allemagne, en blé et en farine de blé, l'équivalant de 17,379,941 boisseaux de blé, et cette exportation leur a rapporté plus de $9,000,000. Le Canada n'a rien exporté—à peine pour $750 de farine. Dans la même année les Etats-Unis ont exporté en Allemagne 188,090,105 livres de saindoux qui leur ont rapporté $14,848,104. Je ne doute pas que nos fabricants de salaisons auraient aimé à fournir à l'Allemagne une bonne par-

tie de ce saindoux ; mais le marché allemand leur est fermé. Toujours en 1905, les Etats-Unis ont exporté 9,234,069 livres de lard fumé en Allemagne, et cette exportation leur a rapporté $825,342. Le Canada n'a pas exporté pour un sou de ce produit.

Le tabac est un produit dont la population de l'ouest d'Ontario désirerait beaucoup faire un grand commerce, or les Etats-Unis ont exporté en Allemagne, en 1905, 44,442,000 de livres de tabac qui leur ont rapporté $4,477,000. Les exportations du Canada ont été nulles. Les Etats-Unis ont aussi exporté en Allemagne de grandes quantités de fruits en conserve et autres produits de la ferme.

Quand on se rend compte que nos voisins ont exporté pour $150,000,000 de produits agricoles en Allemagne, on comprend l'avantage qu'il y aurait pour les cultivateurs canadiens à écouler leurs produits dans ce pays à des prix raisonnables.

Les Etats-Unis ont exporté 19,370,000 livres de pommes tapées en Allemagne, mais ce marché est aussi fermé aux Canadiens. Cependant, les Américains ont accès aux marchés anglais, comme toutes les autres nations. Nos produits n'ont d'autres avantages en Angleterre que ceux qui leur assurent leurs qualités, et la question de sentiment n'y est pour rien. Pourquoi alors, l'agriculteur canadien n'aurait-il pas sa part du marché allemand, comme il l'aurait sûrement si le Gouvernement prenait les moyens de la lui assurer ? Loin de là, les gouvernements de ces deux pays ont continué à s'éloigner l'un de l'autre, au point qu'à l'heure qu'il est, le commerce entre les deux pays est presque nul. Il n'y a pas le moindre doute que l'Allemagne est plus en état que le Canada de supporter un pareil état de choses.

Voici un tableau abrégé des importations allemandes, en produits agricoles, extrait des documents officiels de l'Allemagne :

$66,880,000 de blé ;
$1,324,500 de farine ;
$34,945,800 d'orge ;
$17,562,000 de maïs ;
$11,748,400 de seigle ;
$3,155,900 de bœuf et veau frais ;
$780,900 de bœuf en conserves ;
$1,185,000 de lard frais ;
$404,600 de lard préparé ;
$499,000 de lard fûmé ;
$337,500 de jambon ;
$600,000 de pommes du Canada ;
$45,000 de mouton ;
Total, $139,268,600.

L'Allemagne a importé pour plus de $150,000,000, en chiffres ronds, de produits agricoles, dont le Canada n'a fourni que pour $600,000 ou $700,000. En l'année 1906, le Canada a produit pour plus de $600,000,000 de denrées agricoles. Le Canada est et restera un pays agricole. Ses mines pourront être dépouillées comme l'ont été celles des Etats-Unis; mais les fermes resteront toujours la principale source de revenu du Dominion. Ce sont les fermes qui permettent à nos manufactures, à nos chemins de fer, à nos réseaux télégraphiques et téléphoniques, et, dans une grande mesure, à nos villes de se maintenir et de se développer. Ce sont nos fermes principalement qui ont assuré à l'Etat ces fortes rentrées d'argent qu'il a distribué d'une manière si extravagante dans tout le pays. C'est pourquoi j'insiste auprès du Gouvernement pour qu'il entame le plus tôt possible des négociations avec l'Allemagne, en vue d'obtenir pour les cultivateurs canadiens des conditions au moins aussi justes et raisonnables que celles que les cultivateurs des Etats-Unis ont pu en obtenir. Le terrain que le Canada aura perdu, il lui faudra des années pour le regagner. Si le Gouvernement pouvait obtenir pour l'année courante, en ce qui regarde les pommes, le régime accordé aux Etats-Unis jusqu'à la date du 30 juin 1907, l'arboriculture canadienne en retirerait un grand avantage. Les Etats-Unis exporteront des produits agricoles d'ici à bien des années ; et nous aussi nous devrions jeter nos regards du côté de l'Allemagne en vue de l'exportation d'une large part de nos produits de la ferme. Je prie donc le Gouvernement de prendre des mesures immédiates dans ce sens. J'espère sincèrement que les ministres feront tous leurs efforts pour assurer aux cultivateurs canadiens de meilleures relations commerciales avec l'Allemagne.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) : En ma qualité d'agriculteur, je dois féliciter l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) de l'habile discours qu'il a prononcé à l'appui de sa motion. Quiconque a prêté l'oreille à son exposé de la question en vient nécessairement à la conviction que le ministère a gravement manqué à ses devoirs envers la classe agricole de notre pays en n'obtenant pas pour elle de l'Allemagne un régime plus favorable pour ses exportations de produits agricoles. Je ne me propose pas de traiter bien longuement cette question, l'honorable député de Lambton l'ayant exposée à fond ; mais je dois dire qu'à mon avis le Gouvernement actuel a grossièrement négligé les intérêts de la classe rurale. Nos produits ne jouissent d'aucun avantage sur les marchés des Etats-Unis. L'honorable député préopinant a fait observer que, pour bien dire, nous n'exportions pas de produits agricoles aux Etats-Unis, et c'est là, à mon sens, la preuve d'un vice radical dans la politique douanière du Canada relativement à ces produits. Je désire, encore une fois, féliciter l'honorable député de Lambton de son habile exposé de la question; j'ai le ferme espoir que ses paroles auront quelque influence sur l'honorable ministre de l'Agriculture et l'engageront à se faire le défenseur des intérêts de la classe agricole.

Que l'honorable ministre ne l'oublie pas: il va falloir compter avec les cultivateurs à l'avenir. Ils en sont aujourd'hui pour ainsi dire réduits à la famine. J'ai habité une des

régions agricoles les plus prospères de notre beau Canada; j'ai vécu dans l'intimité des cultivateurs les plus avancés, qui sont et doivent être familiarisés avec le travail agricole dans toutes ses parties; et je fais cette déclaration, me rendant bien compte de la portée de mes paroles et sachant qu'elles seront consignées dans le compte rendu des débats: il n'est pas un cultivateur sur soixante-quinze, dans la région magnifique que j'habite qui réalise 3 pour 100 sur son capital. Si les fabricants étaient dans la même situation, j'ose dire qu'on en entendrait parler dans le Dominion. J'ai été très surpris d'apprendre quelle grande quantité de tabac les Etats-Unis exportent en Allemagne. Je ferai observer à l'honorable ministre de l'Agriculture que nous devrions fournir une large part des exportations de tabac sur l'Allemagne. Si le régime des tabacs était ce qu'il devrait être, non seulement arriverions-nous à approvisionner notre marché canadien, mais l'ouest de la province de l'Ontario fournirait à l'Allemagne une bonne part du tabac qu'elle importe. L'ex-ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) a visité notre région l'année dernière, et nous avons été très heureux de lui entendre dire que l'on allait s'occuper sous peu de l'industrie du tabac et qu'on verrait à établir, pour le bénéfice des habitants de cette région, un régime convenable de protection pour ce produit. Les cultivateurs de cette région ne feront pas les avances nécessaires au développement de cette industrie, à moins que la perspective ne soit rendue plus encourageante à la fois en ce qui regarde le commerce avec l'Allemagne et notre marché domestique.

La construction de hangars adaptés aux besoins de cette industrie exige une forte mise de fonds. J'ai fait construire en ciment les fondations d'un vaste hangar à tabac qui coûtera probablement $1,500 ; et aucun cultivateur de cette partie du pays ne voudra construire de ces bâtiments, à moins que le tarif ne soit modifié de manière à nous assurer des bénéfices raisonnables de la culture du tabac, culture qui est susceptible d'un développement beaucoup plus grand qu'aucun honorable député probablement ne le voudrait croire.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Monsieur l'Orateur, la motion demande le dépôt de documents relatifs à la question du tarif douanier de l'Allemagne. Il ne saurait y avoir d'objection à ce que ces documents soient déposés, sous la réserve, toutefois, que beaucoup de papiers diplomatiques sont d'une nature confidentielle ; et il va sans dire que, s'il se trouve des papiers de cette nature dans le dossier relatif à cette question, nous ne saurions les déposer. Autrement, il n'y a aucune raison pour que ces documents ne soient pas publiés.

Je voudrais pouvoir féliciter le député de Lambton-est (M. Armstrong) aussi vivement que l'a fait l'honorable député de Kent (M. Clements). Je n'ai pas le moindre doute que ces deux honorables députés sont animés d'un sincère désir de stimuler le commerce canadien, particulièrement dans les circonscriptions qu'ils représentent. Mais cette admission faite, il me faut déclarer que je considère les déclarations qu'ils ont faites comme étant très mal inspirées, très irréfléchies et, s'il n'est pas injurieux de le dire, antipatriotique. L'honorable député de Lambton a affirmé que le gouvernement allemand et le gouvernement canadien étaient de plus en plus en froid. Il lui suffira de réfléchir quelque peu pour constater qu'il se trompe. Malheureusement, nous avons été en froid dans les années passées ; mais, comme l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) l'a annoncé à la Chambre, un représentant du gouvernement allemand nous a proposé de reprendre les négociations. L'honorable député (M. Armstrong) n'ignore donc pas que les négociations ont été reprises, bien que non officiellement, entre les gouvernement allemand et le gouvernement canadien. Or, si son discours veut dire quelque chose, c'est que notre conduite passée à l'égard de l'Allemagne est blâmable et que le seul parti qui nous reste à prendre, c'est d'en demander humblement pardon à l'Allemagne. J'ai le plus grand respect pour les autorités allemandes ; j'ai le plus grand désir de leur manifester toute notre bonne volonté et les bonnes dispositions où nous sommes d'accepter, s'il est possible, les propositions qu'on nous a faites récemment de leur part. L'homme d'Etat ne doit pas chercher à multiplier les obstacles, mais plutôt à aplanir la voie, à faciliter l'entente. Mais il est dans l'intérêt du peuple canadien de faire le plein jour sur l'attitude prise naguère par notre Gouvernement et notre Parlement à l'occasion de ce différend avec l'Allemagne. Nous ne devons pas laisser se répandre l'opinion à l'étranger que l'honorable député, en faisant la déclaration qu'il a faite, a été l'interprète du peuple canadien. Nous prétendons que, d'une manière générale, les vues du gouvernement actuel en matière de commerce ont été justifiées par les faits et approuvées par le pays ; et s'il est certaines de ces vues qui ont été particulièrement approuvées par le peuple et le Parlement canadiens, ce sont assurément celles qui ont dicté la conduite du cabinet dans le débat avec l'Allemagne. Quelle a été l'origine de ce débat ?

Ces honorables députés prétendent que les Etats-Unis ont obtenu des conditions plus favorables que nous. En effet, c'est ce qui est arrivé, et c'est cette circonstance même qui nous a obligé de prendre des mesures dans le but de sauvegarder la dignité du peuple canadien, du Parlement canadien, du Gouvernement canadien. Pourquoi l'Allemagne nous a-t-elle imposé un régime défavorable? Pourquoi l'Allemagne a-t-elle décrété des

droits plus élevés sur les produits venant du Canada que sur ceux venant des Etats-Unis? Parce que nous avons affirmé le droit du peuple canadien, en tant que partie du grand empire anglais, de conclure cet arrangement relatif au traitement privilégié qui a tant fait pour le développement de l'union au sein de l'empire et pour la prospérité de notre pays. C'a été là notre seul crime. Jusqu'en 1897 et 1898, alors que le tarif différentiel fut inauguré, nous avions joui, de la part de l'Allemagne, du régime accordé à la nation la plus favorisée ; nos marchandises étaient admises aux mêmes conditions que celles des autres pays. Le Canada a-t-il fait quelque chose justifiant le retrait de ces privilèges? Assurément non. Qu'avons-nous donc fait ? Nous avons simplement déclaré que, quels que soient nos arrangements avec les nations étrangères, nous formons partie du grand empire britannique, lequel est comme notre groupement familial, notre foyer domestique, et que, dès lors, nous avons le droit de conclure avec ceux de notre famille les arrangements qu'il pourra plaire à la mère patrie et a nous-mêmes de conclure.

Nous avons donc formulé le tarif différentiel. Il a soulevé au début quelques difficultés, comme l'a dit l'honorable député de Lambton-est. Nous prévoyions que cette difficulté pourrait se produire ; mais il est certain aujourd'hui que si nous n'avions pas pris ce parti en 1897, ces malheureux traités, comme lord Salisbury les a désignés, qui, avaient été si longtemps un obstacle à l'établissement d'un régime différentiel entre le Canada et la mère patrie, seraient probablement encore en vigueur à l'heure qu'il est. Ces traités ont été une entrave durant un grand nombre d'années. Si vous consultez les rapports du congrès colonial, vous constaterez que les hommes d'Etat des colonies, les hommes d'Etat canadiens, les hommes d'Etat du parti conservateur canadien ont formulé des vœux insistant pour que le gouvernement anglais dénonçat ces traités, obstacles à l'établissement d'un régime de liberté commerciale entre la mère patrie et ses colonies. Il se passa des années et rien ne se fit.

Dans tout l'empire britannique, on souhaitait l'abolition de ces traités, mais, en Angleterre, le formalisme administratif s'y opposait ; et ces malheureux traités,—pour me servir encore une fois de l'expression de lord Salisbury,—étaient une entrave. Ce n'est qu'après l'établissement du tarif différentiel par le Gouvernement et le Parlement canadien en 1897, que des influences furent mises en action de l'autre côté de l'océan qui aboutirent à la dénonciation des traités avec l'Allemagne et avec la Belgique et assurèrent le triomphe du principe de la liberté des échanges au sein de l'empire britannique. Le résultat que nos amis de la gauche avaient cherché à obtenir sincèrement et avec tenacité, depuis nombre d'années, ce résultat qu'ils avaient cherché à obtenir, mais en vain, le Gouvernement actuel le détermina par l'adoption du tarif différentiel de 1897. Le gouvernement allemand s'en formalisa, et voulut, pour ce seul motif frapper l'importation des produits à provenence du Canada. Les députés de la gauche, et non sans quelque raison, peut-être, nous reprochèrent d'être trop patients dans nos négociations avec l'Allemagne. Mais la diplomatie est lente dans ses mouvements. Il nous fallait suivre la filière ordinaire; il nous fallait nous-mêmes d'abord en venir à une décision; ensuite nous mettre en rapport avec notre haut commissaire à Londres, qui à son tour écrivait au bureau des Colonies; le bureau des Colonies en écrivait au bureau des Affaires étrangères et le bureau des Affaires étrangères à l'ambassadeur à Berlin. Celui-ci se mettait en rapport avec le bureau des Affaires étrangères de l'Allemagne, et petit à petit; en allant de l'un à l'autre, nous finissions par atteindre le gouvernement allemand. Or, bien que ces négociations fussent poursuivies durant nombre d'années et que nous eussions, durant toute cette période, protesté contre l'injustice dont nous étions l'objet de la part de l'Allemagne, nos représentations ne furent pas écoutées.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances voudra-t-il nous dire pourquoi ? Si, comme il le dit, c'était là une simple affaire de famille, comment se fait-il que le reste de l'empire jouisse d'un régime plus favorable que le Canada vis-à-vis de l'Allemagne ?

M. FIELDING : J'ai dit que l'établissement du tarif différentiel était simplement une affaire de famille entre la mère patrie et ses colonies et qu'aucune nation étrangère n'avait le droit de nous frapper de mesures vexatoires à cause de cela.

M. R. L. BORDEN : Mais les autres parties de l'empire sont l'objet d'un traitement plus favorable que nous de la part de l'Allemagne.

M. FIELDING : Je ne vois pas ce que cela peut avoir à faire à la question. Nous avons imposé une surtaxe pour des raisons que notre Parlement a jugées bonnes et suffisantes.

M. R. L. BORDEN : Mais le même état de choses existait avant que la surtaxe eût été imposée.

M. FIELDING : Avant que le tarif différentiel eût été établi, nous jouissions du même régime que le reste de l'empire ; nous étions soumis aux mêmes droits que la Grande-Bretagne ; mais lorsque nous eûmes adopté le tarif différentiel . . .

M. R. L. BORDEN : Auriez-vous l'obligeance de répéter ce qui vous venez de dire?

M. FIELDING : Avant que le tarif différentiel eût été établi, nous étions l'objet du même traitement que la Grande-Bretagne ; mais après que nous eûmes adopté ce tarif

différentiel, le gouvernement allemand renouvela son traité avec la Grande-Bretagne sans y comprendre le Canada, et déclara de fait : Nous allons punir le Canada pour l'erreur qu'il vient de commettre, suivant nous.

M. R. L. BORDEN : C'est précisément le point sur lequel j'ai voulu attirer l'attention de l'honorable ministre. Si c'était là une simple affaire de famille, comment se fait-il que le reste de l'empire jouisse d'un meilleur régime que nous dans ses relations avec l'Allemagne.

M. FIELDING : C'est parce que les autres parties de l'empire n'ont pas adopté universellement un tarif différentiel, et c'est pourquoi l'Allemagne n'a pas été appelé à les en punir. C'est parce que nous avons adopté un tarif différentiel que l'Allemagne nous a imposé un régime d'exception.

Si la Chambre veut me permettre de prolonger la discussion au delà de six heures, vu qu'il ne me sera peut-être pas possible d'être présent ici ce soir, je ferai observer qu'en légiférant au sujet de ce qu'on appelle ordinairement le principe du traitement accordé à la nation la plus favorisée, nous n'avons fait aucun tort à l'Allemagne ; nous lui avons accordé, et nous étions disposés à lui accorder tous les privilèges que nous accordons aux autres nations étrangères, et qu'en conséquence nous ne portions pas atteinte au principe du traitement de la nation la plus favorisée.

M. SPROULE : N'y portiez-vous pas atteinte, dans ce sens que le traité forçait l'autre pays à recevoir des marchandises de la nation en question exactement aux mêmes conditions que celles à provenance de l'Angleterre, et à n'acorder aucune préférence à l'Angleterre elle-même par rapport à cette nation. C'était là une des stipulations du traité.

M. FIELDING : De quel traité voulez-vous parler ?

M. SPROULE : Du traité avec l'Allemagne; de la clause relative au traitement de la nation la plus favorisée.

M. FIELDING : Il y a une distinction à faire entre les traités conclus avec la Belgique et avec l'Allemagne et les traités comprenant ce qu'on appelle d'ordinaire la clause relative au traitement de la nation la plus favorisée. Les traités de cette dernière catégorie visent les rapports que le Canada (s'il s'agit du Canada) peut avoir avec nombre de nations étrangères. Aux termes de cette stipulation il vous est interdit d'accorder aucun privilège à toutes les autres nations. Les traités conclus avec la Belgique d'une part et l'Allemagne de l'autre allaient plus loin que cela ; ils stipulaient que la Belgique et l'Allemagne auraient non seulement les privilèges que nous jugerions à propos d'accorder à d'autres nations étrangères, mais aussi les privilèges que nous accorderions à la Grande-Bretagne. C'était là une différence essentielle ; c'était de quoi nous nous plaignions. Nous disions; nous sommes prêts à respecter la stipulation relative au traitement de la nation la plus favorisée ; nous sommes prêts à accorder à l'Allemagne tout ce que nous accordons à la France, à l'Italie ou à tout autre pays étranger. Mais l'Allemagne répondit : Non, ce n'est pas assez ; il faut que vous nous accordiez non seulement tout ce que vous accordez aux nations étrangères, mais il faut que vous nous mettiez sur le même pied que la mère patrie. Nous répondions: Nous n'y consentirons pas; nous accorderons une préférence à la mère patrie et à celles des colonies qui concluront avec nous des arrangements satisfaisants. Le gouvernement allemand en fut offensé ; il jugea que nous le traitions, comme il le déclara, indignement. Il est toujours bon de se rendre compte qu'il y a deux côtés à toute question, et je suis persuadé que le gouvernement allemand croyait avoir un juste sujet de plainte. Quoi qu'il en soit, à la suite de représentations réitérées, faites par la voie officielle, nous avons entamé des négociations directement et privément.

Bien entendu, nous ne sommes pas autorisés à conduire des négociations en vue d'un traité ou autre convention de cette nature ; mais nous avons le droit de conduire des négociations relativement au tarif que nous établirons pour les produits à provenance d'aucun pays étranger. Nous avons donc entamé des négociations avec le consul allemand à Montréal, un monsieur qui n'est plus au Canada, mais qui, dans le temps, représentait au pays le gouvernement allemand. Nous signalâmes à M. Bopp l'injustice de l'attitude prise par l'Allemagne; nous lui fîmes observer que ce commerce était entièrement à l'avantage de son pays, et que celui-ci, après tout, ne nous achetait qu'un petite quantité de marchandises.

Notre commerce avec l'Allemagne peut avoir de l'importance en ce que regarde certaines industries, et je ne veux pas amoindrir cette importance ; mais si ce commerce peut avoir de l'importance pour certaines parties du pays ou certaines classes de producteurs, vous n'en constaterez pas moins que les exportations du Canada à destination de l'Allemagne ne sont pas considérables et n'ont pas été considérables. L'honorable député (M. Armstrong) mentionne le commerce d'exportation des pommes, et certes je me rends compte de l'utilité de ce commerce, moi qui viens d'un pays de grands vergers. Mais, considéré dans son ensemble, notre commerce avec l'Allemagne n'est pas énorme. Sans doute, nous serions heureux de voir s'augmenter nos échanges avec n'importe quelle partie du monde ; mais il est incontestable que notre commerce avec l'Allemagne, pris en bloc, n'est pas considérable. Et quand l'honorable député (M. Armstrong) déclare que l'Allemagne dans cette affaire est la moins perdante des

deux nations, je crois franchement qu'il se trompe. Je suis persuadé que jusqu'à présent l'Allemagne y a perdu beaucoup plus que nous. Quoi qu'il en soit, qu'on veuille bien noter que nous avons protesté par voie diplomatique, et que, plus tard, nous avons eu recours à ce qu'on pourrait appeler la voie non diplomatique, c'est-à-dire que nous avons eu des entrevues d'un caractère privé avec le représentant du gouvernement Allemand. Nous lui avons fait observer que nous accordions à son pays les mêmes privilèges que nous accordions aux autres nations étrangères et nous avons demandé : que vous faut-il de plus ? Nous avons ajouté qu'on nous critiquait au Parlement parce que nous laissions cet état de choses se perpétuer. On nous demandait : Pourquoi n'usez-vous pas de représailles, pourquoi ne donnez-vous pas coup pour coup ? Mais nous nous rendions compte que, dans nos rapports avec une grande nation, nous ferions bien de procéder avec lenteur, de plaider notre cause et d'essayer de démontrer au gouvernement allemand qu'il s'était trompé. Tout cela fut en vain, et au bout d'un certain nombre d'années, en 1903, nous prîmes un parti extrême. Nous le prîmes parce que nous avions constaté que nous ne pourrions obtenir justice de nos amis allemands et leur ouvrir les yeux sur la situation qu'en usant de représailles, et nous décrétâmes la surtaxe. Si l'honorable député (M. Armstrong) entend condamner l'imposition de cette surtaxe, il est bien le premier homme à élever la voix au Parlement dans ce sens. Je n'hésite pas à dire que l'établissement de cette surtaze a été regardé par tous les Canadiens patriotes comme une mesure inévitable et justifiable dans les circonstances. Il est malheureux que ce différend ait surgi entre ce grand pays et nous. Nous sommes bien convaincus d'être dans le vrai. Cependant, tout convaincus que nous sommes d'avoir raison, nous sommes prêts à considérer dans un esprit de conciliation toute proposition qui nous sera faite. Le gouvernement allemand, par l'entremise de personnes autorisées, nous a fait faire des propositions d'un caractère non officiel. Nous nous en réjouissons. Nous sommes prêts à rencontrer ses représentants et à discuter l'affaire avec eux. Je ne veux pas dire que, en considération d'une concession qui nous serait faite quand à tel ou tel article et qui serait dans l'intérêt de la circonscription que représente l'honorable député ou de la circonscription que je représente, nous serions prêts à régler toute l'affaire. Mais maintenant que la question est mieux comprise, maintenant que le gouvernement allemand nous fait voir qu'il se rend compte de la situation dans laquelle se trouve le Canada, nous sommes prêts à aborder la question dans un bon esprit ; et ce ne sera pas se montrer trop exigeant, je pense, que de prier les honorables députés de l'un et l'autre parti de ne pas nous causer d'embarras, de ne pas nous lier les mains, de ne pas donner l'impression que, au sujet de ces négociations avec le gouvernement allemand, nous sommes divisés les uns contre les autres, mais au contraire, de laisser voir que le gouvernement canadien, dans ce qu'il a fait naguère et dans ce qu'il est disposé à faire aujourd'hui relativement au remaniement du tarif sur les produits allemands et réciproquement, représente les vues de l'ensemble du peuple canadien.

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

## Reprise de la Séance.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Le pays, je n'en doute pas, approuve le mobile qui a engagé l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) à soumettre cette question à la Chambre en vue d'améliorer la situation de cette classe importante de personnes qui écoulent une grande partie de leurs produits sur les marchés étrangers.

Le Gouvernement ayant complètement failli à ses obligations, est-il surprenant qu'un membre de l'opposition ait cherché à signaler sa faute à l'attention et l'ait engagé à redoubler d'efforts pour assurer aux cultivateurs de plus amples débouchés. Les observations du ministre des Finances en réponse à l'honorable député m'ont paru les plus déplacées que j'aie jamais entendu faire en cette Chambre. Et venant d'une telle source, leur absurdité n'en est que plus frappante. Quelles sont donc les critiques que le ministre des Finances a faites à l'adresse du député de Lambton ? La ligne de conduite suivie par l'honorable député, a-t-il dit, est antipatriotique, irréfléchie, et mal inspirée. Représentez-vous, monsieur l'Orateur, ce ministre des Finances qualifiant " d'antipatriotique " la conduite d'un honorable membre. Mais c'est ce même ministre des Finances qui, il y a quelques années, a fait sa campagne électorale dans la province sur un programme de sécession. Etait-ce là, je le demande, du patriotisme ? Etait-ce là de l'amour du pays ? Etait-ce là favoriser l'union du Canada? Etait-ce là une proposition sage? Etait-ce une mesure opportune ? Eh bien, voici ce ministre des Finances, coupable d'avoir fait cette campagne extrêmement antipatriotique, qui reproche à l'honorable député de Lambton de manquer de patriotisme et qui qualifie ses remarques d'irréfléchies, d'antipatriotiques et d'intempestives. A mon sens, le discours de l'honorable député avait des qualités toutes contraires de ces défauts. Il a mis fortement en lumière les bévues incroyables commises par le Gouvernement actuel depuis le jour de son avènement aux affaires jusqu'aujourd'hui. Un des articles du programme du parti libéral en 1896 c'était d'assurer des débouchés plus amples et plus rémunérateurs aux cultivateurs et producteurs canadiens. Confiez-nous, disait-il,

l'administration des affaires publiques, et nous vous livrerons la clientèle des 80 millions d'habitants de la république voisine que le gouvernement conservateur n'a jamais sérieusement cherché à vous assurer. Nous serons prêts également à vous trouver d'autres vastes débouchés pour vos produits. Mais ce que les libéraux nous prometaient surtout, c'était le développement du commerce avec les 80 millions d'habitants de la république voisine. Or, monsieur l'Orateur, qu'ont-ils fait une fois arrivés aux affaires ? Leur première tentative a été une bévue suivie de l'établissement de leur tarif différentiel. Ils déclarèrent au peuple qu'ils voulaient l'établissement du libre-échange et qu'ils abaisseraient le tarif ; mais le ministre des Finances (M. Fielding) s'étant rendu compte que les conditions ne lui permettaient pas de mettre ce projet à exécution, il déclara: Notre tarif pourra paraître plus élevé qu'on ne s'y attendait; mais les circonstances ne sont pas de nature à nous permettre de l'abaisser autant que nous le voudrions. Qu'on ne perde pas de vue, toutefois, que nous allons faire beaucoup plus que ce que nous avons fait jusqu'ici dans ce sens. Nous avons le tarif général, mais nous allons accorder une préférence à la mère patrie. Nous allons réduire les droits de 12 et demi pour 100 sur les marchandises expédiées d'Angleterre, et c'est là réellement, dans cette mesure, une réduction de notre tarif. Nous allons réduire les droits encore une fois de 12 et demi pour 100, et finalement, la réduction sera de 33 et un tiers pour 100. Et cet honorable ministre prétendait que le Gouvernement allait de cette manière remplir la promesse qu'il avait faite d'abaisser les droits. A l'époque où cette préférence fut accordée, on lui fit observer qu'il commettait une bévue. Voici quelles furent les paroles de sir Charles Tupper à cet égard :

> Est-ce l'honorable ministre qui s'écrie : Très bien ? Je lui dirai que la mesure prise par le Gouvernement il y a un mois équivaut à une déclaration d'indépendance de la part du Canada. C'était déclarer à l'univers entier que le Canada ne vulait pas être lié par les traités que l'Angleterre avait conclus pour le Canada aussi bien que pour elle-même.

Ainsi, sir Charles Tupper prétendait qu'en accordant cette détaxe sur les marchandises anglaises, le Gouvernement violait le traité que l'Angleterre avait conclu avec l'Allemagne et la Belgique et dans lequel l'Angleterre permettrait à ces pays de faire le commerce avec ses colonies en se fondant sur le principe du traitement accordé à la nation la plus favorisée. En vertu de cette stipulation, les droits les moins élevés exigés sur les marchandises anglaises par quelqu'une des colonies de la Grande-Bretagne, seraient également applicables aux marchandises expédiées dans cette colonie, de l'Allemagne ou de la Belgique. Cette déclaration de sir Charles Tupper fut nettement contredite par le ministre des Finances. Celui-ci déclara que cette stipulation n'était pas applicable, qu'elle ne pouvait avoir aucun effet dans les circonstances, qu'il avait fait son offre à l'univers entier, et que c'était à ces autres pays de l'accepter s'ils le jugeaient à propos. Sir Charles Tupper répliqua que la difficulté ne se trouvait pas résolue, qu'il existait entre l'Angleterre et ces nations un traité contenant la clause relative au traitement de la nation la plus favorisée, que le gouvernement canadien enfreignait ce traité et déclarait virtuellement que le Dominion ne voulait pas être lié par les traités conclus par la mère patrie.

Le gouvernement canadien disait-il, enfreignait ces traités et déclarait virtuellement une guerre de tarif à l'Allemagne et à la Belgique. N'est-il pas vrai dès lors, comme je l'ai dit, que ces messieurs de la droite ont commencé par commettre une bévue ? Qu'en est-il résulté ? Sir Charles Tupper attira de nouveau l'attention du ministre des Finances sur cette question. Le ministre des Finances répondit qu'il n'y avait pas un seul avocat ou homme d'Etat éminent dans le pays qui partageât les vues énoncées par sir Charles. Quelle fut la réponse de sir Charles Tupper ?

> D'après l'honorable ministre, des jurisconsultes distingués prétendraient que ces traités avec la Belgique et avec l'Allemagne n'ont rien à faire avec le cas actuel et ne s'appliquent pas au Canada.

Mais le ministre des Finances déclara qu'ils n'étaient pas applicables au Canada. Sir Charles Tupper déclara :

> Je mets l'honorable ministre au défi de nommer une seule autorité considérable au monde qui ait osé exprimer une telle opinion. Les honorables députés de la gauche n'ont pas hésité à nommer les autorités sur lesquelles ils fondaient leurs opinions. Ils ont nommé lord Knutsford qui est chargé de l'administration de tout l'empire colonial de la Grande-Bretagne, et qui a déclaré dans les termes les plus nets et les plus énergiques, que les colonies anglaises ne pouvaient accorder aucune préférence aux marchandises à provenance de la Grande-Bretagne ; que, aux termes des traités conclus par l'Angleterre avec la Belgique et l'Allemagne, les colonies se trouvaient comprises dans l'arrangement, et que les marchandises à provenance de l'Allemagne et de la Belgique devaient être admises dans ces colonies exactement aux mêmes conditions que les marchandises à provenance de la mère patrie.

Est-ce que ce n'était pas assez clair ? A l'encontre du ministre des Finances qui affirmait que cette stipulation n'était pas applicable dans l'espèce nous avions une des autorités les plus éminentes du parlement impérial qui déclarait le contraire. Aussi, sir Charles Tupper disait-il avec raison : Vous commettez une bévue ; vous déclarez une guerre de tarifs à l'Allemagne, vous décrétez un régime d'exception pour ce pays qui nous offre un large débouché pour nos produits, et vous allez froisser cette nation, car votre tarif ne saurait entrer en vigueur sans

que, virtuellement, vous vous déclariez indépendants de la mère patrie en matière commerciale et sans que la Grande-Bretagne mette fin à ces traités.

Maintenant j'ai dit que les libéraux en ont agi ainsi par stupidité et balourdise. Ils ont virtuellement déclaré une guerre de tarifs à l'Allemagne. Nos exportations sur ce pays se développaient ; nous y trouvions un ample débouché pour notre orge, notre blé, notre seigle et autres produits. L'Allemagne s'étant aperçue que nous la soumettions à un régime injuste, en lui refusant le traitement accordé à la nation la plus favorisée, a usé de représailles à notre égard et nous a fermé son marché dans une grande mesure. Puis, ces messieurs de la droite ont constaté qu'ils avaient fait erreur. Et qu'ont-ils fait pour réparer leur bévue ? Tout ce qu'il leur restait à faire, c'était de prier la Grande-Bretagne de dénoncer ces traités, et pour ne pas être désagréable à sa colonie la plus importante, la Grande-Bretagne y a consenti. Quel a été le résultat ? C'est que notre commerce avec l'Allemagne a été anéanti. Le désastre contre lequel ces messieurs avaient été mis en garde se produisit. Et quel fut la mesure suivante ? Le ministre des Finances annonça à l'univers qu'il allait imposer une surtaxe à l'Allemagne, qu'il allait soumettre celle-ci à un régime d'exception. Il dit :

Nous avons aujourd'hui virtuellement trois tarifs: le tarif différentiel applicable à la Grande-Bretagne, le tarif général, et la surtaxe sur les produits allemands.

: Nous soumettons les produits allemands à des droits plus élevés que ceux exigés sur les produits d'aucune autre nation ; et cela simplement parce que l'Allemagne se voyant maltraitée par notre législation douanière a osé user de représailles. Et ce qui n'est pas moins étonnant, c'est qu'aujourd'hui on proclame antipatriotiques, irréfléchies et désobligeantes les remarques de ceux qui signalent cette bévue du Gouvernement. Je le répète, cette expression d' " antipatriotique" sonne mal dans la bouche d'un homme dont le cri de guerre, il y a quelques années, était : Séparons-nous de la confédération. C'est un ancien adage souvent cité que le patriotisme est le dernier refuge du fripon. Ce dicton n'a rien perdu de sa force aujourd'hui.

Sous la direction du ministre des Finances, nous avons mis l'Allemagne dans une catégorie à part, nous avons décrété pour ses produits un régime particulier de 33 et tiers pour 100 plus élevé que celui établi pour aucun autre pays.

N'était-ce pas là déclarer une guerre de tarifs à ce pays ? Est-ce étonnant que l'Allemagne nous ait traités comme elle l'a fait? Et le ministre des Finances se plaint de ce qu'on signale les résultats de sa politique! Je dis que ceux qui signalent ces bévues, loin de mériter la censure, ont droit à toute notre reconnaissance. L'Allemagne a usé de nouveau de représailles ; elle a rendu coup sur coup, et vigoureusement; elle a soumis les produits à provenance du Canada à des droits spéciaux, 50 cents par 100 livres sur le blé et $1.50 par baril sur les pommes, l'Allemagne était un de nos meilleurs débouchés pour les pommes, ce fruit se récolte dans toutes les parties de notre pays, et son exportation assurerait des millions de dollars à nos cultivateurs. J'ai déclaré au début que le parti libéral, lors de son avènement aux affaires, avait annoncé qu'il s'appliquerait principalement à abaisser les droits et à nous trouver de plus amples débouchés. A-t-il trouvé ces débouchés plus amples pour nos produits ? Il devait le faire d'abord en concluant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Mais nous savons qu'il n'a pas rempli sa promesse. A-t-il trouvé d'autre marchés ? Non, au lieu de cela il nous a privé d'une partie des marchés qui nous étaient ouverts: il nous a privé de la clientèle des 60 millions d'habitants de l'Allemagne. Et le Gouvernement ne nous a pas assuré d'avantages spéciaux sur le marché anglaais. Il a accordé une détaxe sur les marchandises anglaises à leur entrée au Canada, mais quel avantage en est-il résulté pour le cultivateur canadien? La Grande-Bretagne ne nous a pas accordé un régime plus favorable que celui qu'elle accorde aux pays dont elle ne reçoit aucune faveur. Nous autres membres de la gauche nous prétendons que le Canada a droit de demander à la Grande-Bretagne un traitement plus favorable. Cependant, le ministre de l'Agriculture s'est déclaré, l'année dernière, heureux de ce que le Gouvernement anglais avait décidé de ne pas établir un régime plus favorable pour les produits agricoles du Canada. Le ministre des Fiannces nous dit que ce que nous avons donné, nous l'avons donné de notre bonne grâce et que nous ne sommes pas quémandeurs au point d'exiger quelque chose en retour. Evidemment, le parti libéral ne tient pas à nous assurer le marché de l'Allemagne; car il s'est conduit de manière à nous faire perdre la clientèle que nous y avions déjà, et il ne nous a pas assuré aux Etats-Unis de plus amples débouchés pour nos produits. Il s'est vanté beaucoup, à un certain moment, d'avoir conclu un marché très avantageux avec Trinidad, mais à quoi cela se réduit-il en somme ? A rien du tout, ou à fort peu de chose.

Maintenant, le ministre des Finances persiste dans sa ligne de conduite présomptueuse et mal avisée. Il refuse de revenir sur ses pas. Ses collègues paraissent être de la même opinion, et quand on leur signale les résultats désastreux de leur conduite, ils déclarent étourdi et mauvais patriote tout député qui ose les critiquer. Comment est survenu ce différend avec l'Allemagne? On dit qu'il s'agissait d'un simple intérêt de famille. Il s'agissait de nos propres affaires domestiques tant que nous traitions avec l'Angleterre; mais nous aurions dû nous

M. SPROULE.

rappeler que la mère patrie avait conclu un traité que nous, comme ses enfants, nous étions tenus de respecter. Nous ne l'avons pas respecté; nous visions à l'indépendance commerciale, comme l'a dit sir Charles Tupper, et aujourd'hui nous voyons l'absurdité de cette ligne de conduite en même temps que nous souffrons de ces résultats. Et la meilleure preuve que l'honorable ministre s'est engagé dans une voie fausse, c'est que la situation, au lieu de s'améliorer, s'est empirée. La perspective d'avenir n'est pas plus brillante pour les cultivateurs du Canada. Le parti libéral n'a pas cherché à protéger les cultivateurs canadiens et il ne nous a pas créé de nouveaux débouchés à l'étranger. Et aujourd'hui, parce que nous voulons signaler cet état de choses à son attention, et que nous lui demandons d'adopter des mesures plus sages, il nous injurie.

Il vaut mieux que les cultivateurs du Canada sachent qu'il faut attribuer ce résultat uniquement à la politique imprudente et peu pratique du Gouvernement du jour. Nous en ressentons aujourd'hui les effets pernicieux. Nous avons voulu user de représailles et chaque coup que nous avons porté a empiré notre situation. Le ministre des Finances ferait mieux de s'en rendre compte. Je désire que le public le comprenne et qu'il se rappelle que la folie de nos gouvernants nous a fait perdre un marché de soixante millions d'habitants sans nous créer d'autres débouchés. Il ne nous ont pas obtenu sur le marché anglais d'autres faveurs que celles dont nous jouissions auparavant. Je dis donc que, tant qu'ils persévéreront dans cette fausse voie, la population du Canada en souffrira, et la classe agricole plus que toutes les autres.

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : Je désire dire quelques mots à l'appui des observations des orateurs précédents qui, à mes yeux, nous ont suggéré un moyen de porter remède aux maux dont souffrent nos cultivateurs. Je regrette que le ministre des Finances l'ait pris sur ce ton d'arrogance, mais c'était peut-être ce qu'il avait de mieux à faire puisqu'il n'avait pas d'excuse à offrir. Il a parlé de patriotisme. Certes, le patriotisme est une bonne chose mais nous ne reposons pas une grande confiance dans le patriotisme de commande de certaines personnes. J'ai mission de défendre les intérêts de mes commettants, de protéger leurs bourses. Cette question d'une surtaxe et des rapports commerciaux du Canada avec le puissant empire d'Allemagne me concerne. Les cultivateurs des anciennes régions de l'ouest d'Ontario ont constaté depuis plusieurs années qu'ils ne pouvaient pas rivaliser avec ceux du Manitoba et du Nord-Ouest dans la culture des graines. Force leur a été de se livrer à la culture des fruits, à l'industrie laitière et à l'élevage. De plus, la rareté des garçons de ferme a obligé plusieurs propriétaires de fermes d'élevage à convertir leurs terres en pâturages. Ils achètent des bestiaux au printemps, les laissent errer en liberté dans les prairies pendant tout l'été et les vendent à l'automne. Cependant, depuis deux ou trois ans, on amène dans l'Est pour les vendre à l'automne des milliers de bêtes à cornes communes élevées dans les prairies de l'Ouest, ce qui encombre le marché et fait baisser les prix à l'époque même où les propriétaires de pâturages de l'Ontario sont obligés de vendre leurs bestiaux. Ainsi, ces derniers se sont presque ruinés en achetant des bestiaux, au printemps, lorsqu'ils coûtent cher, et en les revendant, à l'automne, lorsqu'ils sont à bon marché. Ils ont dû abandonner l'élevage des bêtes à cornes pour se livrer à la culture des fruits, à l'industrie laitière et à l'engraissement des porcs. Toutefois, l'arboriculture fruitière devra un jour être leur principale occupation, car c'est la seule dans laquelle ils n'auront jamais à craindre la concurrence de la population de l'Ouest..

Après l'Angleterre, l'Allemagne est le plus vaste et le meilleur marché de l'univers, non seulement pour nos fruits, mais aussi pour nos produits laitiers et notre lard fûmé ; il est donc aisé de comprendre pourquoi les cultivateurs des plus anciens établissements de l'Ontario désirent si vivement l'abolition de la surtaxe allemande et l'amélioration de nos rapports commerciaux avec cette grande nation d'industriels et de consommateurs. Prenons pour exemple la culture des pommiers. Des données statistiques établissent que, dans le comté de Huron, la récolte moyenne des pommes est de deux millions et demi de boisseaux, par année, et on calcule que les mêmes vergers produiraient jusqu'à sept millions de boisseaux, si les arbres étaient convenablement émondés, arrosés, nettoyés, soignés et entretenus. Les pommes vaudraient un dollar par boisseau prises sur l'arbre, s'il y avait un système complet et efficace de chambres froides pour les recevoir dès la cueillette jusqu'au moment où elles sont servies sur la table du consommateur, et des moyens convenables de transport aux marchés anglais et allemands. Il faut prendre des dispositions pour parer aux besoins de la situations nouvelle. Il faut se procurer de nouveaux débouchés pour nos fruits, nos produits laitiers et notre bacon et, surtout, du sucre à bon marché, pour la fabrication des conserves. On calcule que, sans la surtaxe, on pourrait acheter en gros, à Toronto, cent livres de bon sucre allemand au prix de deux dollars et quatre-vingt cents. Avec ce sucre à bon marché, on pourrait fabriquer des conserves avec toutes les pommes qui ne sont pas d'assez bonne qualité pour l'exportation et, en obtenant libre accès au marché allemand, exporter toutes celles qui sont trop bonnes pour servir à la fabrication des conserves. Pourquoi donc ne chercherions-nous pas à conclure avec l'Allemagne des arrangements en vertu desquels nous admettrions en fran-

chise le sucre allemand pour obtenir le dégrèvement de nos fruits ? Nous pouvons le faire, car nous avons un excédent de recettes. A l'heure qu'il est, les Canadiens contribuent à cet excédent en payant annuellement trois millions de dollars de droits sur le sucre, tandis que l'Allemagne exige un dollar et demi pour chaque baril de pommes canadiennes qui entre sur son territoire. Par conséquent, il saute aux yeux que le dégrèvement du sucre allemand au Canada et des pommes canadiennes en Allemagne profiterait de deux manières à nos cultivateurs ; d'abord, ils achèteraient leur sucre à bon marché et, ensuite, ils vendraient leurs pommes plus cher. Cet arrangement serait avantageux pour les deux parties et il fonctionnerait de la même manière que les traités de commerce que l'Allemagne conclut actuellement avec les autres nations. Déjà les Etats-Unis ont obtenu de l'Allemagne que le droit sur les pommes ne leur serait pas appliqué avant le mois de juin prochain et, d'ici là, ils concluront vraisemblablement des arrangements nouveaux. Les autorités canadiennes ne peuvent-elles pas en faire autant afin de mettre nos cultivateurs sur le même pied que ceux des Etats-Unis?

D'ailleurs, ce que je propose est non seulement susceptible d'exécution, mais d'accord avec le système du double tarif établi dans des pays protectionnistes bien connus, tels que l'Allemagne, les Etats-Unis et la confédération canadienne. De plus, il y a au Canada des centaines de mille colons et électeurs allemands que l'abolition de cette surtaxe charmeraient car, lorsqu'un Allemand établi en ce pays désire acheter un couteau Bouker ou tout autre article de son choix et fabriqué en Allemagne, il comprend difficillement pourquoi il doit payer ces objets 30 pour 100 plus cher que s'ils étaient de fabrication française. Un tel passe-droit à l'égard de sa mère patrie est de nature à le mécontenter. J'espère donc que le Gouvernement étudiera sérieusement la question et que nous apprendrons bientôt que la surtaxe sur les produits allemands a été supprimée.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Il me semble étrange que le Gouvernement connaisse si peu le tarif allemand qui, dit-on, est en vigueur depuis le premier mars. On en a parlé plusieurs fois au cours de la présente session. A maintes reprises on a demandé des renseignements. Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en faisant des citations que j'ai sous la main. Il y a déjà quelques semaines le ministres des Douanes (M. Paterson) disait qu'il n'en connaissait rien, mais que le Gouvernement aurait assez d'énergie pour adresser une demande de renseignements. Ensuite, dans une autre circonstance, il promettait de télégraphier, mais il nous a appris cet après-midi que l'affaire avait si peu d'importance qu'il l'avait oubliée. Le Gouvernement n'a pas toujours fait preuve d'une telle insouciance lorsqu'il s'est agi d'envoyer des dépêches relativement à des sujets moins importants. Je me rappelle qu'un jour, l'établissement d'un chemin de fer au Yukon étant en discussion, le Gouvernement ne tarda pas un seul instant à adresser au haut commissaire canadien une dépêche lui demandant... ma foi, j'ignore ce que contenait la dépêche; elle était confidentielle, mais la réponse devait être divulguée et, aussitôt reçue, elle fut promptement communiquée à la presse libérale. On nous avait promis de déposer la dépêche, mais on n'a jamais racheté cette promesse. Le Gouvernement n'hésite pas à adresser des télégrammes au haut commissaire ou à n'importe qui; cependant, bien qu'il y ait treize ou quatorze ministres de la couronne, pas un seul d'entre eux n'a eu assez de souci des affaires publiques depuis six semaines pour envoyer une dépêche afin de mettre le Gouvernement en mesure de renseigner le Parlement sur les droits que l'Allemagne prélève sur les marchandises canadiennes. Cet après-midi, le ministre des Douanes a fait l'étrange aveu que l'incurie du Gouvernement a été si grande qu'il n'a rien fait jusqu'ici, bien que son attention ait été éveillée par une douzaine de questions, par les inscriptions du feuilleton de la Chambre et d'autre manière. Il avoue maintenant qu'il a oublié d'adresser une dépêche au haut commissaire au sujet d'une question d'un si vif intérêt pour le pays.

Je m'attendais à une autre explication de la part du ministre des Douanes qu'à cet aveu d'oubli et de négligence. Nos rapports commerciaux avec l'Allemagne n'ont-ils pas autant d'importance que l'affaire qui faisait le sujet du télégramme par lequel le premier ministre du Canada demandait à lord Strathcona une prompte réponse dans la circonstance que je viens de mentionner ? Pour se procurer des moyens de défense politique, on ne perd pas un seul instant, mais, lorsque les intérêts de milliers de cultivateurs sont en jeu, le Gouvernement n'a pas assez d'énergie pour secouer la torpeur qui semble s'être emparée de certains ministères et adresser une dépêche qui lui permettrait de communiquer au Parlement des renseignements qu'il aurait dû lui fournir dès le premier jour de la session.

Je partage l'avis du représentant de Grey-est (M. Sproule) qui déclare que les reproches du ministre des Finances à l'adresse de l'auteur de la présente motion (M. Armstrong) étaient souverainement déplacés.

L'honorable député a jugé à propos de traiter un sujet dont le Gouvernement devrait s'occuper, s'il ne l'a pas encore fait. Je n'entreprendrai pas de rappeler l'enchaînement d'étranges bévues qui nous ont entraînés dans la situation où nous sommes actuellement. Tout le monde sait à quoi s'en tenir. En 1897, le Gouvernement a établi une politique douanière qui, au dire du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), nous acheminait vers le libre échange. C'est le principe qu'on invoquait alors.

La proue du vaisseau, disait-il, est dirigée vers la haute mer et le Gouvernement a le dessein d'inscrire dans notre code une loi qui, dans la mesure indiquée, procurera à la population canadienne l'avantage du tarif le plus favorable de tous les pays énumérés. Cette loi nous a obtenu des droits moins élevés chez plusieurs nations et chez plus de nations que le Gouvernement ne s'y attendait ou qu'il ne le voulait. Il fit d'énergiques observations qui eurent pour résultat la dénonciation du traité avec l'Allemagne. Quels motifs invoquerait-on ? Le ministère de lord Salisbury dénonça ce traité, parce que le gouvernement du Canada le demandait à grands cris, sous prétexte que le maintien des traités avec l'Allemagne et la Belgique ne favoriserait pas les intérêts de tout l'empire. Fort bien. Ces traités ayant été dénoncés pour cette raison, comment se fait-il que, sans la moindre protestation de la part des autorités canadiennes, le reste de l'empire anglais ait subséquemment, en vertu d'un autre traité, obtenu de l'empire allemand des conditions plus favorables que le Canada ?

Voilà ce que je n'ai jamais pu comprendre. Le gouvernement canadien avait peut-être par sa conduite créé une situation déplorable ; on pourrait prétendre qu'il n'avait pas autre chose à faire après s'être fourré dans ce pétrin, mais voici ce que je n'ai jamais pu comprendre et ce que j'ai en vain demandé à la droite : puisque le gouvernement du Canada a fait dénoncer ces traités en prétendant que leur maintien ne favoriserait pas les intérêts de tout l'empire, puisqu'il a, au dire de lord Salisbury, obtenu le consentement des autorités impériales en invoquant ce motif, comment se fait-il qu'il se soit tenu coi pendant que le reste de l'empire, grâce à un traité conclu par la mère patrie, était mieux traité que le Canada par l'Allemagne ?

Le Gouvernement a-t-il jamais fait des représentations aux autorités anglaises à ce sujet? L'honorable ministre des Finances nous a dit cet après-midi que c'était une affaire de famille. Pourquoi donc tous les membres de la famille ne reçoivent-ils pas les mêmes égards de la part de l'Allemagne? Ou il s'est mal exprimé ou bien nous nous trouvons dans une situation où nous ne devrions pas être. Une affaire de famille, a dit le ministre des Finances. Eh bien, puisque c'est une affaire de famille pour l'empire anglais, pourquoi refuse-t-on à un membre de la famille le traitement qui est accordé aux autres ? Comment se fait-il que le gouvernement du Canada garde le silence au lieu de protester lorsqu'on lui inflige cet injuste traitement ? C'est une question dont le Gouvernement aurait dû se préoccuper depuis longtemps ; c'est un problème dont on ne m'a jamais fourni une solution satisfaisante et qu'on n'a pas même tenté de résoudre. La Chambre et le pays doivent être reconnaissants envers le représentant de Lambton (M. Armstrong) qui leur a signalé l'inaction de nos gouvernants.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Il n'est pas nécessaire de remonter, comme l'a fait le chef de l'opposition à une époque où il pouvait être utile d'entamer une discussion sur l'opportunité d'accorder des faveurs à l'Angleterre.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas remonté plus loin que le ministre des Finances.

M. PATERSON : Ce n'est pas que je trouve à redire, mais il n'en est pas moins vrai que la question du traitement de faveur à l'Angleterre a été discutée devant le pays en 1900 et que le parti libéral a été soutenu par une écrasante majorité. Subséquemment, nous nous sommes présentés de nouveau devant les électeurs et, non content de manifester notre intention de maintenir les faveurs accordées à l'Angleterre, nous avons déclaré que, l'Allemagne ayant fait connaître son mécontentement au sujet de cette affaire de famille, au sujet des avantages douaniers offerts par le Canada à la mère patrie, nous lui avions fait des remontrances ; qu'après avoir patiemment attendu pendant cinq ans pour permettre à ce pays de comprendre que son attitude à notre égard n'était pas juste, qu'après avoir employé pour nous faire rendre justice tous les moyens auxquels ont recours les nations bien disposées, nous nous proposions d'inscrire dans notre code une loi imposant une surtaxe calquée sur la surtaxe allemande. L'Allemagne a décrété qu'elle pourrait frapper d'une surtaxe de 100 pour 100 les produits de tout pays qui frapperait ses marchandises de droits différentiels. Nous nous sommes contentés d'une surtaxe de 33⅓ pour 100.

M. ARMSTRONG : L'Allemagne a-t-elle mis ce tarif en vigueur en 1903 ; a-t-elle frappé nos produits d'une surtaxe, cette année-là ?

M. PATERSON : Elle n'a pas ajouté la surtaxe aux droits imposés par son tarif élevé, mais la loi lui permettait d'ajouter une surtaxe, non de 33⅓ pour 100, mais de 100 pour 100. Que l'honorable député me permette de lui faire observer que quand le Gouvernement a proposé de frapper d'une surtaxe les produits allemands, la Chambre entière a battu des mains. Nos adversaires disaient alors : Enfin, le gouvernement libéral s'est réveillé et il accomplit aujourd'hui ce qu'il aurait dû faire depuis longtemps.

D'ailleurs, pourquoi ramener cette question devant le Parlement dans ce moment critique ? L'opposition sait, car je l'ai dit moi-même, que le gouvernement allemand nous a fait sonder afin de savoir s'il n'est pas possible d'établir des relations commerciales plus libres et profitables aux deux pays. Ces négociations ne s'arrêteront pas là. Il n'y

a pas longtemps un fonctionnaire du gouvernement allemand est venu trouver de nouveau le ministre des Finances ; tous deux ont discuté l'affaire et je crois avoir entendu dire dans cette enceinte que tout pourra s'arranger lorsque nous aurons un double tarif.

Je suis de l'avis du ministre des Finances et je crois que, dans la situation actuelle, il est déplorable que des membres du Parlement élèvent la voix et déclarent qu'il faut absolument que le Canada ait accès au marché allemand pour assurer sa prospérité. Eh bien, nous ne le croyons pas. Nous sommes désireux et nous nous efforcerons d'étendre notre commerce dans toutes les directions, mais à des conditions équitables.

Je regrette que dans les circonstances l'opposition juge à propos de soulever cette question et que le chef de l'opposition prête son appui à ce mouvement, car, lorsque le représentant du gouvernement allemand viendra nous trouver de nouveau, il pourra croire, ainsi qu'on l'a dit dans l'enceinte du parlement du Canada, que la conclusion d'un traité avec l'Allemagne est d'une importance vitale pour notre population.

M. R. L. BORDEN : A quelle partie des observations du chef de l'opposition le ministre des Douanes trouve-t-il à redire ?

M. PATERSON : Le chef de l'opposition a blâmé ouvertement ce qu'il a appelé les bévues et la maladresse du présent gouvernement qui a adopté ce tarif de faveur; or, c'est l'adoption de ce tarif qui a donné naissance à ce différend avec l'Allemagne qui a voulu nous punir parce que nous avions fait ce que nous avions le droit de faire.

M. HENDERSON : Des bévues ?

M. PATERSON : Non, ce n'était pas une bévue. Si c'en était une, ce serait la plus heureuse des bévues, car si jamais quelque chose a contribué à enrichir les cultivateurs du Canada, ça été la préférence que nos produits ont obtenue sur le marché anglais, grâce à notre tarif de faveur. Si le gouvernement libéral peut commettre une bévue si avantageuse pour le pays, que ne fera-t-il pas lorsqu'il adoptera une politique sagement élaborée ?

M. R. L. BORDEN : Quand avons-nous obtenu sur le marché anglais les faveurs dont parle le ministre ?

M. PATERSON : Les cultivateurs du Canada ont obtenu ces faveurs sur le marché anglais le lendemain du jour ou le Parlement canadien a accordé une préférence à l'Angleterre, lorsque le "Times", de Londres, et les autres grands journaux d'Angleterre ont annoncé la nouvelle et lorsque le sentiment . . . . (Exclamations) Oui, le sentiment anglais fut favorable aux produits du Canada et il s'est manifesté sans qu'il fût besoin d'une loi. Ce sentiment a porté les acheteurs anglais à demander pour la première fois : Avez-vous du fromage canadien ? Avez-vous du beurre et des jambons du Canada. Nous désirons acheter les produits de ce pays, parce qu'il nous a accordé des faveurs. J'ai parcouru le pays depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique ; j'ai écouté les délégués des cultivateurs ; j'en ai rencontré qui venaient des différentes provinces et je crois que tous, sans exception, ont déclaré hautement : "Nous voulons le maintien de la détaxe sur les marchandises anglaises".

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permet-il de lui poser une question ? Puisque le Canada ne veut pas obtenir de faveurs sur le marché anglais, pourquoi le Gouvernement en a-t-il demandé lors du congrès colonial de 1902 ?

M. PATERSON : Je n'ai pas dit que le Canada ne voulait pas obtenir de faveurs sur le marché anglais. J'ai déclaré que la population anglaise lui en a volontairement accordé. . .

M. R. L. BORDEN : Est-ce tout ce que vous désirez obtenir ?

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. PATERSON . . . et c'est prouver qu'on ne connait pas le sentiment qui prévaut en Angleterre que de vouloir nier que le Canada et ses produits sont plus en honneur que jamais sur le marché anglais.

D'ailleurs, les cultivateurs dont l'honorable député se prétend l'interprète veulent le maintien de la préférence accordée à la mère patrie. Qu'il aille leur proposer de la supprimer pour enlever toute cause de mécontentement à l'Allemagne qui consentirait alors à recevoir les $1,500,000 valant de marchandises que nous vendions autrefois. Ils répondront : "Les $150,000,000 valant de marchandises que nous vendons en Angleterre ont plus de prix à nos yeux que les $1,500,000 de produits que nous écoulons sur le marché allemand ; vive la préférence !" Quelle est la vérité ? Sous l'ancien tarif, les exportations allemandes au Canada étaient le double, le triple, et quelquefois le quadruple de nos exportations en Allemagne. Quel est le total des exportations canadiennes dont parlent nos adversaires ? Ce n'est pas à dire que nous refuserions d'augmenter le volume de nos affaires avec ce pays mais, afin de l'augmenter, nous ne supprimerions pas la détaxe sur les produits britanniques dans le but de plaire aux Allemands. Nous ne le pouvons pas ; la population ne le veut pas. Nos exportations en Allemagne sont aujourd'hui presque aussi fortes qu'avant la tentative de nous fermer ce marché.

Ainsi, en 1902, l'année avant l'imposition de la surtaxe, nous avons importé d'Allemagne $10,919,994 valant de marchandises, tandis que ce pays n'importe que pour $1,298,654 de produits canadiens de toute sorte. L'an

dernier, la surtaxe sur les articles allemands a eu pour résultat de faire baisser nos importations d'Allemagne à $6,642,139. En 1903, nous avons acheté là-bas pour $12,127,867 et nous n'y avons vendu que pour $1,618,517. En 1904, l'Allemagne a acheté de nous $1,358,910 de marchandises et, l'an dernier, $1,123,586. Nos exportations sont virtuellement les mêmes qu'avant l'imposition de la surtaxe, mais celles de l'Allemagne sont réduites de moitié; aussi vient-elle nous dire: " N'est-il pas possible d'accommoder ce différend ? " Et, en tenant ce langage, elle cite ra les propos des députés de la gauche pour démontrer que la surtaxe met le Canada dans une position embarrassante.

Quant aux faveurs accordées à l'Angleterre, nous n'avons pas à revenir sur ce que nous avons fait. Nous nous en glorifions; nous déclarons que cette démarche a été la plus avantageuse pour notre agriculture et pour toutes les industries du Canada. Nous nous proposons de la maintenir, tout en augmentant notre commerce avec les autres nations à des conditions justes et équitables. Mais qu'aucune nation ne cherche à faire la leçon au Canada, s'il juge à propos d'accorder des avantages douaniers aux autres membres de l'empire. Les Canadiens ne se soumettront pas docilement aux réprimandes; du moins, les représentants du peuple qui font partie de la droite ne le feront pas.

On a dit que l'opposition a demandé le dépôt du nouveau tarif allemand qui est entré en vigueur le premier mars et que nous avons promis de la communiquer à la députation. Cela concerne le ministère du Commerce. Je le lui ai demandé et j'ai fait connaître sa réponse. La convention de Bruxelles dont le Canada fait partie transmet les tarifs de toutes les nations qui ont adhéré à cette convention. Nous n'avons pas reçu le tarif allemand. J'ai compris que le sous-ministre me disait qu'il avait télégraphié à lord Strathcona pour l'obtenir. J'ai oublié de lui demander s'il l'avait reçu. Je suppose que non; autrement, il me l'aurait remis. C'est tout ce que je puis dire.

D'ailleurs, quelle est l'utilité ou l'importance d'avoir ce tarif. S'il est en vigueur, nous n'y pouvons rien. Il devait s'appliquer aux Etats-Unis, mais le gouvernement allemand est revenu sur sa décision et a temporairement prorogé le délai du 1er mars 1906 au 1er mars suivant. Alors, une proclamation du président des Etats-Unis a élevé la détaxe dont bénéficiait l'Allemagne par rapport à certains articles. Quels sont ces articles ?

On en compte cinq : le tartre brut ; l'eau-de-vie ou autres spiritueux, dégrèvement d'environ 22½ pour 100 ; les vins non mousseux, les vermouts et quelques liqueurs, dégrèvement d'environ 22½ pour 100 ; les peintures à l'huile et à l'eau, les dessins à la plume et les statues, diminution des droits de 20 à 15 pour 100, soit un dégrèvement de 25 pour 100. Tels sont les avantages que les Etats-Unis accordent aux Allemands pour profiter de leur tarif de convention.

Qu'est-ce que nos adversaires espèrent obtenir de l'Allemagne pour sauver nos cultivateurs de la ruine et que se proposent-ils de lui offrir ? Lorsque le représentant du gouvernement allemand viendra discuter cette question avec nous, quelles concessions lui ferons-nous ? Lui dirons-nous : Si votre tarif minimum nous convient, nous appliquerons notre propre tarif minimum à vos marchandises. Il se récriera. Comment ! dira-t-il ; vous devriez vous contenter de beaucoup moins. Quelques-uns de vos représentants au Parlement ont déclaré que l'abaissement des droits sur vos pommes est pour vous une question de vie ou de mort. Vous devriez donc vous estimer heureux d'obtenir le dégrèvement partiel de vos pommes en échange de la suppression de la surtaxe. C'est l'attitude que les propos des députés de la gauche le justifieraient de prendre.

Je ne saurais que répéter que la discussion d'un pareil sujet et le raisonnement de nos adversaires sont des plus à déplorer dans les circonstances et, si je m'exprime aussi catégoriquement, c'est afin que ceux qui pourraient représenter le gouvernement allemand reconnaissent que, tout désireux que nous sommes d'entretenir les plus cordiales relations avec l'empire allemand comme avec toute autre nation, nous ne consentirons pas à nous laisser dicter notre politique douanière ni à nous soumettre pacifiquement à des châtiments parce que nous aurions fait ce que nous croyons avoir le droit de faire pour notre propre avantage et dans l'intérêt de l'empire.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : J'avoue que nous avons assisté cet après-midi à deux scènes singulières de mauvaise humeur. Le ministre des Finances a pris la parole pour reprocher au représentant de Lambton (M. Armstrong) de manquer de patriotisme et même de se montrer indigne de son mandat, et nous venons d'assister à une scène du même genre de la part du ministre des Douanes. Je me demande quelle mouche les a piqués si cruellement. Est-ce la conscience de l'énorme bévue qu'ils ont commise dans la préparation du tarif qui les pique au vif ? Evidemment, ils commencent à se rendre compte de leur situation, mais ils n'aiment pas à s'humilier en faisant l'aveu de leurs errements. J'ai été surpris d'entendre il y a un instant le ministre des Douanes dire que nous jouissons d'un traitement de faveur sur le marché anglais. Allons-donc ! le ministre de l'Agriculture déclare que les agriculteurs de ce pays n'en veulent pas. Pourtant, le ministre des Douanes affirme que nos produits bénéficient d'une faveur spéciale. Qu'est-ce qui le prouve ?

M. PATERSON : L'augmentation des ventes.

M. HENDERSON : Si l'honorable ministre n'a pas d'autres preuves, je lui conseillerais de ne jamais répéter cette assertion, car il n'aura pas les rieurs de son côté. Si nos ventes augmentent c'est uniquement parce que nous produisons davantage. De même les Etats-Unis produisent plus et voient augmenter leurs ventes. En multipliant votre production, vous devez multiplier vos ventes, et c'est ce que vous faites. Le ministre a-t-il pas d'autre chose que l'augmentation des ventes pour prouver l'existence de ces faveurs dont nous jouirions en Angleterre? Peut-il citer un seul cas où nous vendons notre fromage une fraction de cent plus cher que nous ne le vendrions sans notre tarif de faveur ? Prétend-il que nous vendons notre blé un cent par boisseau de plus que nous obtiendrions autrement ? Je puis lui apprendre que pendant la dernière année du régime conservateur le blé du Canada rapportait à Toronto 20 cents par boisseau de plus que sur le marché de Liverpool. Peut-il affirmer qu'il s'est jamais vendu ce prix-là depuis? Dira-t-il que nous avons aujourd'hui plus d'avantages sur le marché anglais que nous en avions sous l'ancien régime alors que notre principal produit se vendait ce prix-là ? Nullement. Le ministre invoque un argument spécieux. A vrai dire, ce n'est pas un argument, mais une simple assertion fallacieuse, et il induit la population en erreur en cherchant à lui faire croire que nous avons sur le marché anglais des privilèges qui sont refusés à tout autre pays.

M. PATERSON : Pourquoi donc nos cultivateurs exigent-ils le maintien du tarif de faveur?

M. HENDERSON : Je vais lui en dire la raison. J'ai eu l'honneur de représenter pendant les dix-huit dernières sessions un comté aussi honnête qu'on puisse en trouver dans tout le Dominion. Souffrez que je compare le résultat de l'élection dans ce comté et dans la division que représente l'honorable ministre. Depuis l'adoption de cette détaxe anglaise, ma majorité a augmenté et la majorité parlementaire a diminué.

M. PATERSON : L'honorable député a mal saisi le sens de mes paroles. J'ai voulu dire que pendant l'enquête sur le tarif, on nous a constamment demandé de maintenir cette détaxe. C'est à cela que je faisais allusion.

M. HENDERSON : J'ai lu un grand nombre de comptes rendus et je dirai au ministre qu'il y a un grand nombre de cultivateurs sensés dans les environs de la ville de Berlin. Lui ont-ils laissé croire qu'ils désiraient le maintien de ce tarif de faveur? Je n'admets pas que ce sentiment soit général. Cependnt, nous sommes tous d'accord à reconnaître que la population est d'avis de faire preuve de nos bons sentiments à l'égard de la mère patrie.



Une VOIX : Très bien !

M. HENDERSON : Qui le niera ? Ne devons-nous pas être plus portés pour la mère patrie que pour la Russie, l'Allemagne, la France ou tout autre pays d'Europe ?

Cela me paraît tout juste. L'Angleterre est le pays d'origine de la majorité des Canadiens et nous avons pour elle beaucoup d'attachement. Cependant, pourquoi ferions-nous tort à notre population ? Je suis Canadien d'abord, Anglais ensuite. Je ne veux pas qu'on affame nos ouvriers, fut-ce pour nourrir les ouvriers anglais. Pourtant, c'est ce que nous faisons. Grâce à notre tarif de faveur nous procurons à la classe ouvrière d'Angleterre de l'ouvrage que pourraient exécuter nos artisans canadiens. Le ministre le niera-t-il? Il n'osera pas le nier car la population ne reposerait plus aucune confiance en lui. Nos importations augmentent-elles? Oui, mais notre production est moindre qu'elle ne serait sans ces importations. Naturellement, il y a au Canada des gens qui approuvent cette préférence. Ce sont les intermédiaires l'importateur en gros, par exemple, qui réalise plus de profits sur la vente des articles importés que sur les marchandises canadiennes. Quel bien cette détaxe a-t-elle fait au Canada ? Beaucoup de bien, déclare le ministre des Finances. J'en suis encore à l'apprendre. Je n'ai pas consulté mes voisins et j'exprime ma propre opinion en disant que les faveurs accordées en 1897 et augmentées en 1898 et 1899 n'ont pas fait de bien réel à ce pays.

M. CAMPBELL : Etes-vous en faveur de l'abolition du tarif différentiel ?

M. HENDERSON : Nous vous répondrons lorsque nous monterons au pouvoir.

(Exclamations.). . . Je veux bien répondre maintenant et je n'affirme pas une chose un jour et le contraire le lendemain. Je ne demande pas un jour d'imposer un droit sur les choux pour demander le dégrèvement de ce produit le lendemain. Je déclare donc que, si l'occasion m'en était offerte, je bifferais ce tarif de faveur de nos statuts. Ce qu'il nous faut, ce sont des avantages réciproques. Si la Grande-Bretagne nous offre autant de faveurs qu'elle en reçoit de nous, acceptons-les. Mais cette politique boiteuse du ministre des Finances n'est pas du tout de mon goût. Je ne veux pas d'un traitement privilégié dont tout le bénéfice profite à une seule partie.

M. MILLER : Puis-je poser une question à l'honorable député (M. Henderson) ?

M. HENDERSON : Assurément.

M. MILLER : L'honorable député serait-il partisan d'un tarif différentiel réciproque ?

M. HENDERSON : Je puis affirmer à mon honorable ami que je voterai en faveur de toute mesure qui sera avantageuse au Canada. Mon attitude diffère donc de la sienne,

car il est prêt à sacrifier tous nos droits sans rien exiger en retour. Ma devise est : Le Canada d'abord et toujours. Si, donc, nous pouvons retirer des avantages d'un tarif de faveur mutuel, j'accepterai de tout cœur cette mesure.

L'honorable ministre des Douanes n'est jamais pris au dépourvu, quand il s'agit de discuter une question de ce genre. Il a exprimé sa surprise de ce que certains membres de la gauche qui ont pris part à ce débat avaient remonté si loin dans le passé. Cependant, à peine avait-il commencé son discours que nous constations qu'il faisait précisément ce qu'il venait de blâmer chez ses adversaires. Si le tarif différentiel nous a rapporté des bénéfices, je voudrais savoir de l'honorable ministre des Douanes où ces avantages se sont fait sentir au Canada. Il n'a pas démontré que nous avions obtenu un seul cent de plus que le prix que nous aurions reçu pour le beurre, le fromage, le lard fumé, le jambon, le blé, la farine, les œufs, etc., que nous avons expédiés à la Grande-Bretagne. Tout ce qu'il a pu dire, c'est que nous avons trouvé un marché plus considérable en Angleterre. Sans doute, mais cela provient de ce que nous produisons davantage chaque année. Le Canada se développe ; ses régions de culture augmentent en superficie chaque année, et il est certain que nos exportations s'accroissent tous les ans, que l'honorable ministre élève ou abaisse ce tarif de faveur. L'argument invoqué par l'honorable ministre lorsqu'il dit que nous vendons, aujourd'hui, en Angleterre, une plus grande quantité de nos produits de la ferme, ne vaut rien.

M. DERBYSHIRE : Nous les vendons à des prix plus élevés.

M. HENDERSON : L'honorable représentant de Brockville (M. Derbyshire) peut-il dire que nous avons obtenu pour notre fromage un dixième de cent de plus que le prix que nous aurions reçu s'il n'y avait pas eu de tarif différentiel ? Veut-il laisser entendre qu'un consommateur anglais —disons une femme—se rendant à un magasin pour y acheter du fromage, dira : Je vais payer un cent de plus pour une livre de fromage canadien, parce que le Canada nous accorde un traitement privilégié sur son marché ?

J'oserai dire qu'il y a dans la Grande-Bretagne plus de vingt millions d'nabitants qui n'ont jamais entendu parler de ce tarif de faveur. Au Canada même un grand nombre de personnes ignorent ce qui existe sous ce rapport. Cependant, l'honorable député de Brockville viendra nous dire que le peuple anglais paie un prix plus élevé pour notre fromage, parce que nous faisons à la Grande-Bretagne une situation privilégiée sur notre marché. Où est donc l'avantage pour nous ? L'honorable ministre des Douanes nous dira que nous payons moins cher les marchandises anglaises. A quoi se réduit ce dégrèvement ? Quel principe nos adversaires ont-ils suivi dans la préparation du tarif, quand ils ont accordé ce traitement privilégié à la Grande-Bretagne ? Ils ont simplement enlevé les droits sur un article pour les reporter sur un autre. Ils ont abaissé à 16½ pour 100 les droits sur la toile de coton blanc dont est faite la chemise de l'honorable ministre des Douanes. Mais l'ouvrier qui travaille dans une fonderie, ou le cultivateur qui, à cause de son emploi, préfère une chemise d'indienne, doit payer un droit de 35 pour 100. Il y a donc dégrèvement en faveur du ministre des Douanes et relèvement des droits au préjudice de l'ouvrier.

Voilà ce que mon honorable ami appelle un traitement privilégié sur le marché anglais. Ce n'est pas même une faveur que je voudrais, mais à tort, qualifier d'américaine, car ce n'est ni plus ni moins que de la hâblerie. Je pourrais citer d'autres exemples pour démontrer les changements semblables qu'on a fait subir au tarif pour toutes sortes d'articles.

Les membres de la droite nous ont dit, l'an dernier, que le tarif de faveur avait été un fiasco. L'honorable ministre des Finances a constaté qu'il avait ruiné l'industrie de la fabrication des lainages; que nous ne fabriquions plus de lainages canadiens et que les ouvriers qu'employaient nos filatures, n'ayant plus d'ouvrage, allaient chercher du travail dans d'autres parties du monde. Pour s'épargner la honte, il vint enfin au secours de cette industrie, mais pas pour longtemps ni dans une large mesure. Il lui rendit une partie de cette protection qu'il lui avait enlevée quelques années auparavant. Il porta à 30 pour 100 le droit de 23 pour 100—c'était là réduire le tarif de faveur.

Qu'a-t-il fait à l'égard de l'industrie du fer ? Quand il s'aperçut qu'il l'avait paralysée par la situation privilégiée qu'il avait faite aux produits anglais sur notre marché, il dit aux cultivateurs et aux ouvriers du pays : Vous allez aider l'industrie du fer en payant une prime aux producteurs. A maintes reprises, ce tarif de faveur fut condamné et ridiculisé par ceux-là même qui l'avaient vanté excessivement. Et voici qu'un membre de la droite me demande si je voterai contre un tarif de faveur ! Je ne serais aucunement surpris si, lorsque s'opérera la revision du tarif, on rayait de celui-ci l'article établissant ce traitement privilégié.

A propos de cette revision, il se passe quelque chose d'étrange. Elle devait se faire en 1904, puis en 1905, et enfin s'opérer assurément en 1906. On nous dit, aujourd'hui, qu'elle pourrait bien être retardée jusqu'au mois de novembre 1906, mais il est probable que nous ne l'aurons qu'en 1907. Il semble qu'il y a certains détails se rapportant à cette question que nos adversaires craignent de dévoiler. Si le nouveau tarif est bon, pourquoi le Gouvernement ne le présent-t-il à la Chambre et ne le met-il en vigueur, afin de permettre au peuple de pro-

fiter de cette revision ? Nos adversaires ont reconnu que leur tarif de faveur n'est qu'un fiasco, et qu'il ne peut qu'être dommageable aux intérêts du Canada. Ils ont admis cela en rétablissant, l'an dernier, les droits sur les tissus. S'ils veulent faire encore plus pour nos industries, qu'ils agissent donc sans retard, qu'ils fassent connaître leur nouveau tarif et que nos industries retirent de ce dernier tout le bénéfice possible.

L'honorable ministre des Finances a commencé son discours en disant qu'il n'avait pas causé de préjudice à notre commerce avec l'Allemagne, et, si je ne me trompe, c'est le ministre des Douanes qui a dit que nous en agissions envers l'Allemagne comme envers les autres pays. Je veux dire un mot seulement à ce propos, car je crois que c'est ici que se trouve la cause de toute la difficulté.

Loin de moi de l'idée de répéter ce qu'on a déjà dit de la grave erreur commise par les libéraux lorsqu'ils ont fait dénoncer les traités de commerce entre le Canada et l'Allemagne, commerce qui s'était si bien développé depuis plusieurs années. Les membres de la droite nous disent que les Allemands achetaient très peu de nous. Mais on doit se rappeler que ce commerce augmentait et que, si on n'y avait mis d'entraves, il aurait pu atteindre des proportions dont nous ne pouvons nous former une idée aujourd'hui. Nous savons qu'il y a certains articles que nous pourrions vendre plus rapidement en Allemagne qu'en Angleterre.

C'est ainsi, par exemple, que nous cultivons une sorte de blé léger que nous vendons difficilement en Angleterre, mais pour lequel l'Allemagne offre un marché avantageux. L'action du Gouvernement a eu pour résultat net de nous fermer l'accès du marché allemand. L'honorable ministre a dit que nous agissions envers l'Allemagne comme nous agissons envers les autres pays. Mais il y a plus que cela. Nous avons enlevé à l'Allemagne quelque chose que nous n'avons jamais rendu. Nous lui donnons ce que nous accordons aux autres nations, mais nous ne lui avons pas remis ce que nous lui avons enlevé. Doit-on s'étonner que le peuple allemand se soit indigné et ait usé de représailles contre nous, à notre grand détriment. Non, et j'espère que le Gouvernement fera tous les efforts possibles pour nous rendre le marché allemand que nous avions auparavant. Sans doute que nous ne voulons pas quémander de faveurs des acheteurs allemands, que nous pouvons nous passer de leur marché. Nous ne disons pas que ce débouché nous est absolument nécessaire, contrairement au sentiment que nous prête l'honorable ministre des Douanes. Je crois que le Canada peut se passer de ce marché. Mais nous aimerions à l'atteindre, parce que nous y trouverions un débouché pour un grand nombre de nos produits; aussi le Gouvernement devrait-il s'efforcer de nous assurer l'accès de ce marché surtout pour le surplus de notre production.

M. HENDERSON.

Je dois avouer que je n'avais pas l'intention de retenir bien longtemps l'attention de la Chambre, mais cette question est très intéressante et l'honorable ministre des Douanes a montré tant de chaleur dans le discours qu'il a fait, que j'ai cru qu'il devait y avoir quelque chose qui le troublait; j'espère avoir réussi à modérer un peu ses transports et à lui rendre un peu de calme, en lui faisant comprendre que nous n'avons jamais reçu de traitement privilégié sur le marché anglais, mais que cet état de choses n'est pas modifié aujourd'hui, encore.

M. M. S. SCHELL (Oxford-sud) : Je ne me proposais pas de prendre part à ce débat quand cette question fut soumise à la Chambre, cet après-midi, mais après le défi que vient de nous porter l'orateur qui m'a précédé, l'honorable député de Halton (M. Henderson), je sens qu'en toute justice pour le pays, je dois répondre à mon honorable ami. Je suis étonné d'entendre un homme aussi intelligent et aussi au courant de l'état de choses qui existe au Canada, mettre les membres de la droite au défi de prouver que nous obtenons aujourd'hui, sur le marché anglais pour nos produits, un prix plus élevé que celui auquel nous les vendions avant l'imposition de la surtaxe.

Voyons, par exemple, ce qui arrive à propos du fromage ; le vendons-nous plus cher aujourd'hui qu'autrefois ? Faisons quelques calculs. En 1896, nous avons exporté en Angleterre 164,689,133 livres de fromage que nous avons vendu au prix moyen de 8 cents 46 la livre. En 1904, nos exportations de fromage s'élevaient à 233,980,716 livres, que nous avons vendu au prix moyen de 10 cents 29 la livre, soit une augmentation de 1 cent 84 par livre. Le montant que nous ont rapporté nos ventes de fromage s'est élevé à $13,956,571, en 1896, et à $24,099,004, en 1904. L'augmentation dans le prix de vente se trouve donc avoir rapporté au pays $3,434,-216.

M. HENDERSON : Mon honorable ami ne veut pas sans doute, représenter sous un faux jour ce que j'ai dit. Je n'ai jamais affirmé que le prix du fromage n'avait pas augmenté ; j'ai dit simplement que l'honorable ministre du Commerce ne pouvait démontrer que le tarif de faveur était la cause de cette augmentation, même pour une quantité décimale d'un cent.

M. M. S. SCHELL : Très bien. Lorsqu'il a porté son défi, l'honorable député avait en vue autre chose que ce que nous supposions la Chambre et moi. Si nous examinons nos rapports des exportations de beurre, nous constatons qu'en 1896, elles se sont élevées à 1,552,000 livres, qu'on a vendues à 17 cents et une fraction la livre. Dix ans plus tard, sous le régime actuel, nous voyons que nous avons exporté 5,930,000 livres de beurre. L'augmentation d'un cent par livre dans le prix de vente que nous avons obtenue sur la vente des produits de l'an dernier, repré-

sente environ $300,000. Si nous prenons les exportations de l'an dernier, en Angleterre, nous trouvons qu'elles représentent un montant de $8,000,000, soit une augmentation d'environ 500 pour 100 sur la valeur des exportations de beurre en 1896 ; il y a aussi une augmentation d'environ 20 pour 100 dans le prix de vente, puisque la moyenne du prix de vente, cette année-là, a été de 20 cents ½ par livre, alors qu'elle n'était que d'un peu plus de 17 cents par livre, en 1896.

Les membres de la gauche disent que les Etats-Unis produisent plus de fromage et en vendent en plus grande quantité que nous sur le marché anglais. Quels sont les faits? Il y a quinze ans, le Canada exportait en Angleterre environ 80,000,000 de livres de fromage, alors que le chiffre des exportations du même produit faites par nos voisins s'élevait à 240,000,000 de livres, en chiffres ronds. Aujourd'hui, les rôles sont renversés. Nous constatons que les Etats-Unis exportent en Angleterre à peine 100,000,000 de livres de fromage, alors que les exportations de fromage canadien représentent environ 240,000,000 de livres. Si nous comparons le prix que nous obtenons pour nos produits avec celui réalisé par d'autres pays, nous trouvons que nous vendons en Angleterre notre beurre à un prix presque égal à celui qu'obtient le meilleur beurre du Danemark, qui est considéré comme étant le plus excellent produit du genre dans le monde entier.

Il y a quelques années, les exportateurs danois vendaient leur beurre 6 cents la livre plus cher que le prix auquel nous pouvions écouler le nôtre. Au cours de l'année dernière, nous avons constaté que le beurre canadien s'est vendu au même prix ou à un cent près, que le beurre du Danemark.

Notre fromage tient la tête du marché anglais ; ces résultats sont dus en partie au sentiment dont on a parlé ce soir. L'Angleterre commence à apprécier les articles que nous lui envoyons, et en conséquence elle commence à acheter nos produits. Nous constatons, aujourd'hui, que c'est le fromage canadien qui approvisionne presque exclusivement le marché anglais. Nous fournissons à l'Angleterre environ 80 pour 100 de tout le fromage qu'elle exporte des autres pays.

J'estime que dans cette discussion, nos adversaires ne prennent pas l'attitude qu'ils aimeraient à prôner dans le pays. Il y a quelques années à peine, ils proclamaient leur fidélité au drapeau, leur attachement à la couronne d'Angleterre ; ils demandaient un tarif de faveur envers l'Angleterre. Mais quand le Gouvernement opéra cette dernière réforme, ils ont affirmé que nous avions attendu trop longtemps. Ils nous ont demandé pourquoi nous n'avions pas établi ce tarif plus tôt. Aujourd'hui, nous avons ce tarif de faveur, et je crois qu'il n'y a pas un membre de cette Chambre qui ne reconnaîtra pas que nos produits sont appréciés plus hautement à cause de ce traitement privilégié accordé aux producteurs anglais.

M. ARMSTRONG : Mon honorable ami veut-il me permettre de lui poser une question ? Estime-t-il que nous vendons notre fromage, notre beurre ou nos différents produits un penny plus cher, grâce à ce tarif différentiel ? N'est-ce pas la qualité des articles que l'acheteur anglais considère surtout ?

M. M. S. SCHELL : Ce traitement privilégié engage les consommateurs anglais à rechercher les produits canadiens. Constatant que ces derniers étaient d'une qualité supérieure, ils ont appris à payer un prix plus élevé pour se les procurer ; voilà comment ils en sont venus à demander notre fromage, notre beurre, nos pommes et tous les autres articles que nous envoyons en Angleterre.

Cet état de choses est dû en grande partie à ce traitement privilégié accordé à l'Angleterre sur le marché canadien. Je suis convaincu de cela. J'ai eu des relations très suivies avec des marchands anglais qui achetaient nos produits ; or, à l'époque où l'on établit ce tarif de faveur, ces commerçants d'Angleterre faisaient allusion à cette mesure qu'ils considéraient comme un acte d'amitié, de générosité de la part du gouvernement canadien. Mon expérience me permet de dire que c'est de cette époque que datent toutes ces demandes pour nos produits, qui nous viennent des acheteurs anglais.

Parlons maintenant des pommes. Je connais un peu ce genre de commerce. D'après la discussion qui s'est développée cet après-midi et ce soir, on serait porté à croire que nous expédions une très grande quantité de pommes à Hambourg ou aux marchés allemands. On a parlé de millions de dollars. Quels sont les faits ? Nos exportations de pommes en Allemagne représentent environ $30,000 par année, tandis que nous expédions annuellement au marché anglais pour plus de $2,000,000 valant de pommes.

M. PATERSON : $2,500,000.

M. M. S. SCHELL : La valeur de nos exportations de pommes a donc dépassé $2,500,000, et même au cours de certaines années, elle a atteint un chiffre plus élevé.

Mais prenons, comme exemple, le mouvement de notre commerce d'exportation de pommes durant la dernière saison. Nous savons que le marché allemand a été assez bon pour les pommes canadiennes. Il n'a pas été meilleur, ni peut-être aussi bon que le marché anglais. Dans tous les cas, il y a deux ans, il ne nous a pas été aussi favorable. Je parle d'après mon expérience personnelle. Or, le marché allemand nous est encore ouvert et nous pourrons y vendre une plus grande quantité de pommes et à des prix plus avantageux. Si le gouvernement allemand ne veut pas permettre l'entrée de nos pommes sur ce marché, aux

conditions imposées aux exportateurs de pommes des Etats-Unis, j'estime que notre dignité comme nation et comme peuple nous défend d'accorder des faveurs à l'Allemagne, si elle ne veut pas tenir à notre égard l'attitude qu'elle observe envers les autres pays. Nous lui avons accordé les mêmes privilèges commerciaux dont jouissent ici les autres nations et nous voulons qu'elle nous rende le réciproque.

Si elle impose un droit exclusif sur nos pommes, nous ne croyons pas qu'il nous appartienne de sacrifier notre dignité nationale, de solliter les bonnes grâces des acheteurs allemands, quand nous ne sommes pas forcés d'en agir ainsi. J'estime que nous ne subirions pas un tort bien grand, si nous ne pouvions expédier nos pommes aux marchés allemands. La conséquence de ce débat sera, j'en suis persuadé, que le peuple canadien approuvera le Gouvernement qui a préparé ce tarif qui accorde à l'Angleterre une situation privilégiée sur notre marché. Je suis sûr que ce débat démontrera que le Gouvernement est prêt à s'en tenir à ce tarif, et cela pour le plus grand bien, non seulement des cultivateurs dont on a parlé surtout, mais encore de toute la population de ce pays.

M. D. DERBYSHIRE (Brockville) : Monsieur l'Orateur, je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur quelques chiffres se rapportant à notre commerce avec la Grande-Bretagne, et je demanderais surtout à l'honorable député de Halton (M. Henderson) de vouloir bien tenir compte de ces calculs. En 1897, lorsque fut établi le tarif de faveur, nos exportations de beurre, de fromage et de lard fumé représentaient une valeur de $19,000,000; depuis que l'attention du marché anglais s'est attaché sur le Canada, à cause de cette situation privilégiée faite aux producteurs de la Grande-Bretagne, nous avons constaté une augmentation annuelle de plus le $3,000,000 dans la valeur de nos exportations jusqu'à 1905, année où nous avons exporté pour $5,000,000 de plus que le montant que nous n'avions jamais réalisé auparavant pour les produits que je viens de mentionner. En même temps, les prix augmentaient à cause de la qualité des produits canadiens et de la situation privilégiée qui nous était faite sur le marché anglais. Nous avons littéralement chassé les Américains du marché anglais quant au beurre et au fromage. Le volume de leurs exportations diminue tous les ans, tandis que nous exportons davantage, que nous recevons plus d'argent et que nous vendons notre fromage à un prix plus élevé que celui qu'ils peuvent obtenir pour leurs produits similaires. Je crois que le Canada sera à la tête de toutes les nations quant à la production de ces articles et que les prix continueront d'augmenter.

C'est le tarif de faveur qui a établi la renommée du Gouvernement et celle du pays, qui attache l'attention du peuple anglais sur les articles que nous produisons, qui permet à ce dernier d'en mieux apprécier la qualité et qui en augmente le prix. En 1905, le volume de nos exportations de ces produits représentait une valeur de $50,000,000 et ce commerce intérieur se chiffre au même montant.

M. W. G. FOWLER (King-et-Albert) : Monsieur l'Orateur, il me semble que l'Annuaire statistique contient une réponse complète aux observations que viennent de faire l'honorable député de Brockville (M. Derbyshire) et l'honorable représentant d'Oxford (M. Schell). Je trouve à la page 340 de cet ouvrage un état indiquant le volume de nos exportations avec les différents pays qui sont en relations commerciales avec nous. Je constate qu'en 1894, nous avons exporté en Angleterre pour $60,878,000 de marchandises, ce qui représente 58.41 pour 100 de notre commerce. Il est vrai qu'en 1904, le montant de nos exportations s'est élevé, mais le pourcentage de ce commerce, au lieu d'augmenter, est tombé à 55.50. Il s'agit pourtant du pays à qui on a accordé les avantages d'un tarif de faveur entre ces deux périodes. Au lieu d'affirmer que le tarif différentiel a augmenté notre commerce, on devrait dire, avec tout autant de raison, qu'il n'a servi qu'à diminuer ce commerce. Prenons les Etats-Unis; notre commerce avec la république voisine représentait, en 1894, un montant de $32,872,000, chiffre qui a été porté, en 1904, à $66,856,000. Le pourcentage, en 1894, était de 31.57, tandis qu'en 1904, il s'élevait à 33:70; il y a donc eu augmentation de commerce avec les Etats-Unis, avec un pays auquel nous n'avons accordé aucun avantage spécial sur notre marché, tandis que notre commerce avec un pays pour lequel nous avons établi un tarif de faveur, a diminué de 3 pour 100 et plus.

Il me semble que ces chiffres sont une réfutation complète de ce qu'on a avancé ici. S'il fallait s'en rapporter à ce qu'a affirmé l'honorable député d'Oxford (M. Schell), on croirait que nous occupons une situation privilégiée sur le marché de la Grande-Bretagne. Mon honorable ami a dit que le peuple anglais avait tellement de gratitude envers le Canada pour la détaxe que nous lui avons accordée, qu'il fait plus d'affaires avec nous précisément à cause de cette détaxe.

Les faits démontrent que le pourcentage de notre commerce a diminué comparativement. Il est absurde de dire que le consommateur anglais paiera plus cher son fromage, parce que nous avons accordé aux manufacturiers de la Grande-Bretagne l'avantage d'un traitement privilégié sur notre marché. Peu importe le sentiment quand il s'agit de commerce. L'honorable député (M. Schell) pousse-t-il la fidélité à la couronne britannique jusqu'au point de payer plus cher des marchandises qu'il pourrait avoir à meilleur marché des manufacturiers américains, quand ces articles sont de même qualité ?

L'honorable ministre des Finances a voulu faire une leçon à l'honorable représentant de Lambton (M. Armstrong) sur son manque de dévoûment à l'empire. Il remplit un rôle bien étrange, en vérité, lui qui, il y a à peine quelques années, a fait toute une campagne électorale à la Nouvelle-Ecosse, en demandant la sécession de cette province; qui a fait tout son possible pour briser l'union fédérale, et pour empêcher le Canada de devenir ce qu'il est, le joyau le plus précieux de la couronne britannique. C'est le ministre des Finances qui, parce qu'il profite maintenant des avantages de la position qu'il occupe, fait preuve d'une fidélité outrée et prend sur lui de faire la leçon à mon honorable ami (M. Armstrong) sur sa fidélité envers la Grande-Bretagne et aux institutions britanniques. Autant vaudrait pour Satan réprouver le pêché. Je regrette que l'honorable ministre ne soit pas ici, ce soir, car j'aurais aimé lui rappeler certains détails de cette campagne de sécession qu'il a menée dans la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je n'aurais pas pris part à ce débat, n'eût été l'attitude tenue par le leader de l'opposition.

J'avais espéré entendre mon honorable ami déclarer que son parti n'était pas opposé au droit différentiel en faveur de la Grande-Bretagne; que ses partisans n'étaient pas prêts à sacrifier cette grande politique à seule fin d'obtenir un avantage momentané sur le marché allemand. L'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule) est un des plus anciens membres de l'opposition ; il siège à la droite du chef de son parti et il peut parler avec autorité. Or, l'ensemble de toutes ses remarques, c'est que le traitement privilégié accordé à l'Angleterre est une chose qu'on doit abhorrer et faire disparaître immédiatement, afin de pouvoir atteindre le marché allemand.

M. SPROULE : J'ai été certainement malheureux, si mes paroles ont créé cette impression. J'ai critiqué—et c'est là la portée de tout mon discours—la bévue commise par le Gouvernement qui nous a mis dans un tel pétrin.

M. FISHER : Qui nous a mis dans ce pétrin en établissant un droit différentiel en faveur de la Grande-Bretagne. C'est là uniquement ce qui aurait pu nous mettre dans le pétrin, suivant l'expression de l'honorable député.

M. SPROULE : Vous vous êtes créé ces embarras en violant des traités solennels conclus entre la Grande-Bretagne et d'autres pays, et en déclarant ensuite que votre conduite n'était pas une violation de ces traités.

M. FISHER : Mon honorable ami peut qualifier cela comme il l'entendra. C'est le droit différentiel accordé par le Canada à l'Angleterre et que nous croyions avoir le droit d'adopter indépendamment des traités que l'empire pouvait avoir conclus avec des nations étrangères, qui a motivé l'action de l'Allemagne. Le sentiment en faveur de notre théorie était tellement fort qu'en dépit des doutes entretenus par les conseillers légistes de la couronne quant à la légalité de notre action, personne ne doutait que l'attitude que nous prenions fût juste et raisonnable, que la politique du gouvernement canadien fût bonne et, résultat immédiat, le gouvernement britannique dénonça aussitôt ces traités. C'est l'action du gouvernement du Canada qui a créé des relations tout à fait nouvelles entre les colonies autonomes de l'empire et la mère patrie relativement aux traités conclus avec l'étranger, et c'est au Canada que revient le mérite d'avoir atteint ce but désirable.

L'honorable député d'Halton (M. Henderson) s'accorde avec son ami de Grey-est (M. Sproule) pour dire que la dénonciation des traités allemand et belge fut un événement déplorable, mais tous deux oublient que sir Charles Tupper et tous leurs anciens chefs, longtemps avant l'arrivée des libéraux au pouvoir, ont insisté auprès du gouvernement impérial pour obtenir l'abrogation de ces mêmes traités.

Eh! monsieur l'Orateur, qu'importe ce que ces honorables députés peuvent penser. Il n'en reste pas moins vrai que la dénonciation de ces traités a été un pas fait en avant par les colonies de l'empire et que le Canada a eu l'honneur d'obtenir ce résultat. Jusqu'à ce soir, je n'avais entendu un homme public responsable dire que cette dénonciation était une erreur ou une bévue. L'honorable représentant d'Halton (M. Henderson) s'est étonné de la véhémence dont auraient fait preuve dans leur discours l'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre des Douanes. Je ne crois pas que nos honorables collègues aient montré trop de chaleur, mais je suis convaincu qu'on doit éprouver du ressentiment contre le député qui, en plein parlement canadien, entreprend de plaider la cause de l'Allemagne, quand notre conduite a été motivée par les attaques injustes et violentes faites par l'Allemagne contre l'agriculture et le commerce canadiens. Il est déplorable de constater qu'on se livre ici à des tactiques semblables. Je suis certain que les membres de la gauche devront subir la conséquence de l'attitude qu'ils ont prise ce soir.

Plusieurs VOIX : Très bien ! nous l'acceptons.

M. FISHER : J'en entends qui crient : " Très bien ! " sur les sièges de la gauche. Partagent-ils mon sentiment ou sont-ils plutôt d'accord avec l'honorable député de Lambton et l'honorable représentant d'Halton ?

M. FOWLER : Je n'aimerais pas à tomber d'accord avec vous.

M. FISHER : Ils ne partagent pas ma manière de voir. Dans ce cas, ils auront fort

à faire aux yeux du peuple du Canada qui, lui, tombe d'accord avec moi. Mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong) assistait au dernier congrès pomologique où j'ai déclaré que le Canada était parfaitement prêt à faire le commerce avec l'Allemagne, mais qu'il ne voulait pas aller, chapeau bas, demander des faveurs à ce pays. Mon honorable ami a entendu les applaudissements qu'ont soulevés mes paroles. J'avais espéré qu'il s'était joint à ceux qui m'applaudissaient ainsi, mais si j'en juge d'après son discours de ce soir, l'honorable député n'en a rien fait.

M. ARMSTRONG : Je n'étais pas présent alors et je n'ai pu applaudir l'honorable ministre.

M. FISHER : Dans ce cas, je puis dire à l'honorable député que les producteurs de fruits qui ont assisté à ce congrès représentaient, en vérité, les différentes parties du Canada; or, la plupart de ces délégués, sinon tous, ont approuvé le sentiment que j'exprimais; et ils ont accepté les explications que je leur ai données sur la politique du Gouvernement.

Je regrette que le leader de l'opposition n'ait pas répudié au nom de son parti l'idée énoncée par quelques-uns de ses partisans, quand ils ont dit que nous devrions supprimer les droits différentiels afin d'obtenir l'accès du marché allemand. J'avais espéré l'entendre déclarer que ce n'était pas là la politique de son parti ; mais comme il garde le silence et permet à ses partisans de parler comme ils le font, et comme il ne fait aucune déclaration dans le sens que je viens d'indiquer, je crois que nous avons le droit de dire que c'est là la politique de l'opposition et nous sommes prêts à lui faire la lutte sur cette question—et sur beaucoup d'autres—devant les électeurs du pays.

M. R. L. BORDEN : Pas sur ce terrain, puisque le Gouvernement a menacé en 1902 et en 1903 d'abolir le tarif de faveur.

M. FISHER : Je ne crois pas que l'honorable député saisisse parfaitement ce que j'entends dire.

M. R. L. BORDEN : Vous saisissiez bien le sens de mes paroles.

M. FISHER : Je veux dire quelques mots au sujet du droit différentiel. Les honorables membres de la gauche ont parlé assez longuement de ce que j'ai dit, dans une certaine circonstance, relativement à l'avantage que nous retirerions d'un traitement privilégié sur le marché anglais. J'ai dit que les cultivateurs du Canada ne demandaient pas à la Grande-Bretagne de leur accorder cet avantage pour leurs denrées alimentaires, et je le répète encore. J'estime que nos cultivateurs ont eu nombre d'occasions pour demander cela et qu'ils n'en ont rien fait, et je ne crois pas qu'ils sollicitent cette faveur dans les circonstances où il leur faudra l'obtenir. L'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) a dit que les cultivateurs canadiens aimeraient à jouir des avantages d'un traitement privilégié sur le marché anglais. Mais ils ont ces avantages depuis que nous avons établi le tarif de faveur.

Nos adversaires ont déclaré déjà, et ils ont répété, ce soir, que la politique du Gouvernement, en accordant un avantage sur notre marché aux produits de la Grande-Bretagne, sans rien demander en retour, était une bévue et, en vérité, constituait un crime contre les intérêts canadiens. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que nous n'aurions pas eu de tarif de faveur au Canada au cours des neuf dernières années. Cela signifie, d'après l'opinion du peuple anglais exprimée il y a quelques mois, qu'il n'y aurait pas eu d'ici à nombre d'années, de droits différentiels en faveur du Canada sur le marché anglais. Qu'est-ce que cela signifie encore ?

Cela signfie que notre situation n'aurait pas changé sur le marché anglais quant à nos produits alimentaires, n'eût été ce tarif de faveur, ce traitement sentimental, si on veut l'appeler ainsi, que nous avons établi en 1897. Cela signifie de plus qu'en réalité les cultivateurs canadiens ne retireraient pas les avantages énormes que ce tarif en faveur des manufacturiers et des exportateurs anglais leur procure, si nous avions suivi la politique prônée par les membres de la gauche.

Je crois que le peuple du Canada est satisfait de ce traitement privilégié accordé à l'Angleterre, inauguré par le Gouvernement et qui restera en vigueur pendant plusieurs années encore, je l'espère.

Mon honorable ami me reproche d'avoir dit que, personnellement, en ma qualité de cultivateur, je me réjouissais de ce que le gouvernement anglais avait décidé de ne pas imposer de droits sur les produits alimentaires qui parviennent au marché de la Grande-Bretagne. Je puis, je crois, expliquer à la satisfaction de tous l'état de choses qui existe. Je crois que si l'Angleterre voulait imposer un droit sur les produits alimentaires qu'elle importe pour ses classes ouvrières, elle mettrait des entraves aux achats que pourraient faire ces derniers ; en agissant ainsi, elle porterait un coup à notre industrie agricole, en rendant inférieure la position du cultivateur canadien sur les marchés de la Grande-Bretagne. Je crois en outre que si l'Angleterre agissait ainsi, elle affaiblirait sérieusement l'unité de l'empire britannique.

Je pourrais parfaitement comprendre que des gens qui ne voient pas les choses de loin puissent dire que si le cultivateur canadien pouvait obtenir un cent ou deux de plus pour un boisseau de blé aux dépens de l'ouvrier anglais, il devrait profiter de cette aubaine. Mais je ne crois pas que le cultivateur canadien qui prospère sur sa terre fertile et qui retire des bénéfices

de tout ce qu'il vend à la grande classe des ouvriers et des consommateurs de la Grande-Bretagne, demande que ceux-ci paient un impôt et se trouvent en mauvaise posture pour son avantage personnel. L'honorable député dit que le cultivateur canadien aimerait à obtenir 2 ou 3 cents de plus par boisseau de blé. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela signifie que les classes ouvrières de la Grande-Bretagne qui achètent le blé ou la farine de blé devront payer leur pain plus cher. Cela constituerait un danger sérieux contre la stabilité commerciale et industrielle de la mère patrie, les ouvriers anglais devant payer plus cher les aliments dont ils auraient besoin. Cela occasionnerait probablement en Angleterre une crise commerciale, ce qui serait une véritable catastrophe pour le cultivateur canadien dont la prospérité dépend des commandes du marché de la mère patrie. Mon honorable ami croit-il qu'il serait dans l'intérêt de l'unité et de la solidarité de l'empire britannique de dire aux classes ouvrières de l'Angleterre : Vous payez votre pain plus cher, au grand bénéfice du cultivateur canadien ? Croit-on que ces ouvriers éprouveraient des sentiments d'amitié fraternelle envers le cultivateur canadien ? Je suis sûr que l'agriculteur canadien ne songe pas à imposer au peuple anglais l'alternative ou de nous accorder cet avantage ou de se résigner au démembrement de l'empire. Voilà ce que j'ai déjà dit ici et, en parlant comme je le fais, je crois exprimer le sentiment unanime du Parlement et du peuple canadien.

M. SPROULE : C'est du rabâchage.

M. FISHER : Les membres de la gauche semblent prêts à dire n'importe quoi pour ridiculiser le tarif de faveur et pour nuire à son application. Je le regrette. Je croyais que nous serions bientôt unanimes à accorder aux producteurs anglais l'avantage d'un traitement privilégié sur le marché canadien. Nos adversaires ont enfin fait connaître leur politique qui est franchement opposée au régime des droits différentiels. Je crois qu'ils ont cette opinion depuis longtemps. Pourquoi ? Non parce qu'ils nourrissaient des sentiments d'animosité contre la Grande-Bretagne, ni parce qu'ils voulaient lui causer du préjudice, mais simplement parce que c'est ce Gouvernement qui a établi le tarif de faveur; et comme ce tarif, suppose-t-on, fait partie du programme libéral, nos adversaires sont prêts à l'attaquer en se plaçant simplement au point de vue des intérêts de parti, rien de plus.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre veut-il dire qu'un droit différentiel en faveur des produits canadiens, tels que le grain et les autres denrées alimentaires sur le marché anglais, serait de nature à rompre l'unité de l'empire britannique ?

M. FISHER : L'honorable député a entendu mes paroles et il a lu ce que j'ai dit antérieurement.

M. R. L. BORDEN : Est-ce bien là ce que l'honorable ministre dit maintenant ?

M. FISHER : J'ai dit que cela tendrait à rompre l'harmonie et l'intimité des relations qui doivent exister entre les différentes parties de l'empire britannique.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi alors le Gouvernement a-t-il demandé ce tarif à la conférence coloniale de 1902 ?

M. FISHER : L'honorable député oublie que lorsque le Gouvernement a fait cette proposition, il y avait un impôt sur le blé admis sur le marché anglais ; nous avons demandé que cette taxe fut enlevée sur le blé canadien pour le plus grand avantage du consommateur anglais, et non pas pour nuire à ce dernier. Voilà qui diffère grandement de l'imposition d'un droit. L'honorable député se trompe quelque peu ; il ne se rappelle plus les détails de cette question.

M. SPROULE : Cet impôt sur les denrées alimentaires destinées à l'armée n'a pas semblé rompre sensiblement les liens qui unissent les différentes parties de l'empire.

M. FISHER : Non, parce que ce droit était imposé pour des fins différentes. Le chancelier de l'Echiquier a trouvé que cet impôt était si mal venu, qu'un an après il l'a supprimé.

Un honorable DEPUTE : La guerre était finie.

M. FISHER : Oui, mais ce droit a-t-il été imposé de nouveau dans le but d'accorder l'avantage d'un traitement privilégié à une partie de l'empire ? Les deux choses sont complètement et absolument différentes. Dans un cas, la Grande-Bretagne, de son propre mouvement, sans aucune réclamation du dehors, sans aucune demande ou incitation, décide, pour des fins fiscales, d'imposer une taxe. Plus tard, quand elle juge le moment opportun, elle fait disparaître cet impôt. En imposant ce droit, elle avait l'occasion d'accorder un tarif de faveur, mais elle n'en fit rien. Moi-même, dans cette Chambre, il y a quelques années, j'ai fait observer que l'Angleterre avait probablement commis une erreur en n'accordant pas ce droit différentiel. Lorsqu'on impose un droit pour combler un écart dans le revenu et qu'on établit un droit différentiel, cela veut dire que l'objet principal qu'on a en vue en imposant ce droit, est de prélever un revenu supplémentaire et, dans ce cas, le tarif de faveur diminue le montant de l'impôt autant qu'on peut l'appliquer. Mais quand on impose un droit dans le but formel d'accorder l'avantage d'un tarif privilégié, en réduisant cet impôt, c'est là imposer un droit pour d'autres fins que celle qui

a pour but la perception d'un revenu plus considérable ; c'est là augmenter les impôts.

M. R. L. BORDEN : L'intention fait la différence.

M. FISHER : Oui, et la différence est très grande. Les résultats et les conséquences sont absolument différents. Pourquoi ? Mon honorable ami ne semble capable ni d'apprécier ni de comprendre.

M. R. L. BORDEN : Non, certainement.

M. FISHER : Non, et je ne m'attends pas à ce qu'il me comprenne. Ces choses, je le crains, sont bien au-dessus de la compréhension des membres de la gauche.

M. R. L. BORDEN : Evidemment.

M. FISHER : Ils semblent parfaitement incapables de les apprécier ou de les comprendre. Mon honorable ami peut masquer son ignorance sous un sourire vague, mais elle n'en restera pas moins évidente pour ceux qui l'ont entendu et qui savent combien ce qu'il avance est vide et vieux. Déjà les membres de la gauche nous ont fait assister à un spectacle semblable. Ils nous disaient, avant 1896, qu'il était absurde de supposer qu'en diminuant l'impôt, on pourrait augmenter le revenu. Ils ajoutaient que si nous enlevions les droits sur certains articles, nous ruinerions les manufacturiers canadiens. Eh bien, en 1897, nous avons diminué les droits et les impôts.

M. GANONG : Aussi vous avez ruiné certains industriels.

M. FISHER : Réellement ? Quels sont-ils ?

M. BENNETT : Le " Herald ", de Montréal.

M. FISHER : Il était ruiné d'avance. Nos adversaires nous disaient que si nous réduisions les drois de douanes nous ferions disparaître notre source de revenus. Cependant, mon honorable ami, le ministre des Finances, en dépit de ces protestations, a diminué les droits en 1897, et cela d'une façon très sensible. Il enleva les droits sur un grand nombre d'articles. Quel a été le résultat de tout cela ? Une augmentation immédiate du revenu. Mes honorables amis de la gauche ont argué que si nous réduisions les droits protecteurs, nous détruirions les industries du Canada. Celles-ci, à cette époque, se débattaient dans le marasme. Je me rappelle parfaitement, et d'autres doivent se souvenir comme moi que lorsque l'honorable ministre des Finances fit son exposé budgétaire en 1897, le chef de l'opposition, alors sir Charles Tupper, décrivait les lamentations et les grincements de dents des ouvriers inoccupés du Canada, stationnant au coin des rues se demandant où aller pour trouver le pain nécessaire à la subsistance de leurs enfants.



Mais les résultats ont fait bonne justice de ces prédictions. Le pays sait que bien que nous ayons diminué les droits, les manufacturiers canadiens ont joui, depuis 1897, d'une prospérité dont ils n'avaient pas même rêvé lorsque la protection était en vigueur. Nos adversaires ne comprennent ni n'apprécient les vrais principes d'économie politique. Ils n'ont pu appliquer ces principes, quand ils étaient au pouvoir, et ils ne peuvent comprendre comment il arrive que, lorsque nous les mettons en vigueur, ces principes aient des résultats satisfaisants. Je ne crois pas qu'ils comprennent les principes sur lesquels repose notre politique fiscale, aujourd'hui.

Quelques DEPUTES : Très bien ! très bien!

M. FISHER : Ils ne peuvent comprendre comment cette politique a pu réussir ; cela dépasse la compréhension de mon honorable ami (M. R. L. Borden) ; tant qu'il ne comprendra pas mieux, il restera où il est, et nous, nous conserverons le pouvoir.

Mon honorable ami nous a dit que nous avions négligé de faire des remontrances au sujet des représailles exercées par l'Allemagne. Ici encore, la mémoire lui fait défaut.

Il était ici, lorsque le ministre des Finances, en 1903, prononça son exposé des motifs du projet de loi des finances ; et l'honorable député se rappelle sans doute la chose, car ce fut un magistral exposé, à plus d'un point de vue. Le ministre fit l'historique complet de la question. A la suite de la dénonciation du traité, fit-il observer, l'Allemagne entama immédiatement des négociations avec l'Angleterre, dans le but de conclure un nouveau traité de commerce ; et ce traité, qui fut consommé et signé, contenait un article inséré sur les instances de l'Allemagne et qui désignait le Canada, comme la seule partie de l'empire britannique qui ne bénéficierait pas de cette convention. Mon honorable collègue prouva ensuite que nous avions fait entendre de vives protestations contre l'insertion de cet article. Il nous donna lecture d'une note qu'il avait lui-même dressée. Il nous communiqua une lettre de lord Strathcona et divers autres documents attestant que dès que l'Allemagne eût établi cette inégalité de traitement contre le Canada, le gouvernement canadien protesta et entama des négociations afin d'obtenir l'élimination de cet article du traité.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas discuté ce point.

M. FISHER : Vous avez demandé pourquoi le Gouvernement n'avait pas fait entendre de protestations.

M. R. L. BORDEN : Pardon ; je n'ai pas fait pareille affirmation. J'ai déclaré que le Gouvernement n'avait point fait entendre les réclamations voulues contre le renouvel-

lement du traité intervenu entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, traité qui stipule, au bénéfice du reste de l'empire, un traitement privilégié refusé au Canada.

M. FISHER : Je viens de déclarer que nous avons protesté.

M. R. L. BORDEN : Où ?

M. FISHER : J'ai la preuve ici sous les yeux. Le ministre des Finances, en analysant ce traité, a prononcé les paroles que voici :

Mais on a catégoriquement refusé d'accorder au Canada le bénéfice du traité.

M. SPROULE : Le texte du traité porte : la Grande-Bretagne et les colonies.

M. FISHER : Oui, la Grande-Bretagne et les colonies bénéficient du traité, mais le Canada en est exclus. Dès que la chose fut connue, nous nous empressâmes de protester contre ce traitement. Il s'échangea des communications entre notre Gouvernement et le haut commissaire à Londres. Le traité primitif n'expira que vers la fin d'avril 1898, et peu après son expiration, vers le 11 juillet 1898, lord Strathcona adressa une lettre au sous-secrétaire d'Etat aux colonies. Ce document a été déposé sur le bureau de la Chambre, ainsi que toute la correspondance à cet égard ; mais pour les besoins de la discussion, je me contenterai de donner lecture d'une ou deux lettres qui éclaireront la Chambre sur la situation. J'ai ici toutes les lettres et les détails relatifs à ces négociations intervenues d'abord avec lord Strathcona, mais qui se poursuivirent plus tard au Canada même, par l'entremise de M. Bott, le consul d'Allemagne.

M. R. L. BORDEN : Il paraît qu'il fut présenté des remontrances à l'Allemagne, par l'entremise du gouvernement britannique.

M. FISHER : Il a été présenté à l'Allemagne des remontrances contre le refus de faire participer le Canada aux avantages du traité. Que voulez-vous donc davantage ?

M. R. L. BORDEN : Voici le fond de mon argumentation : si c'est là une affaire de famille, comme le prétend le ministre des Finances, comment se fait-il que le reste de l'empire britannique ait fait un traité dont on refuse le bénéfice au Canada ?

M. FISHER : C'est que l'Allemagne a voulu nous punir, parce que nous avions contribué à la dénonciation du traité anglo-allemand.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi le reste de la famille a-t-il consenti au châtiment d'un de ses membres ?

M. FISHER : Le reste de la famille a soigné ses propres affaires et ainsi avons-nous fait. Suivant notre habitude, nous avons adressé nos remontrances à l'Allemagne par l'entremise de la Grande-Bretagne. On le sait, nous ne saurions adresser directement nos protestations à une puissance étrangère.

M. SPROULE : Au cours de l'exposé des motifs du projet de loi des finances de 1897, lorsque le ministre présenta son tarif accordant un traitement privilégié à la Grande-Bretagne, et lorsqu'on l'avertit que c'était là une flagrante violation d'un traité britannique, n'a-t-il pas passé outre ? Alors nous avons agi de notre propre mouvement, sans recourir à l'intermédiaire de l'Angleterre.

M. FISHER : Nous avons nous-mêmes pris l'initiative de cette réforme, sans nous demander où porteraient nos coups. Voilà l'attitude que nous entendons garder. Nous entendons bien travailler dans les plus chers intérêts du Canada et s'il arrive que nos coups portent quelque part, tant pis pour ceux qui s'y exposent. Jadis les députés de la gauche, lorsqu'ils prenaient quelque mesure préjudiciable aux intérêts britanniques et de nature à compromettre l'existence du lien impérial, s'écriaient : Tant pis pour le lien britannique. Quant à nous, nous veillons bien soigneusement à ce qu'aucun de nos actes ne porte atteinte à ce lien.

M. SPROULE : Bref, vous remerciez Dieu de ce que vous n'êtes pas comme les autres hommes.

M. FISHER : Dieu merci ! nous ne ressemblons nullement aux députés de la gauche. A cet égard, je l'avoue, je suis entièrement d'accord avec l'honorable député (M. Sproule). Dieu merci, le gouvernement n'est pas réduit à l'impuissance, comme l'opposition. J'espère donc avoir convaincu le chef de l'opposition que nous avons fait les remontrances voulues et en voilà assez sur ce point.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'a nullement réussi à me convaincre.

M. FISHER : L'honorable député (M. R. L. Borden) est fort difficile à convaincre, quand il refuse d'ouvrir les yeux à la réalité et lorsqu'il veut absolument voir quelque chose, il est forcé à se créer toute sorte de fantômes.

J'ai une observation à ajouter : nous n'entendons nullement nous présenter chapeau bas, devant l'Allemagne ou tout autre pays, pour mendier des faveurs ; nous sommes prêts à nouer des relations commerciales et à entamer des négociations avec le gouvernement allemand, pourvu qu'il nous accorde le même traitement qu'aux autres pays.

En matière de législation fiscale, voici l'attitude que nous avons invariablement tenue, depuis notre avènement au pouvoir ; ces questions fiscales sont d'ordre domestique, et n'intéressent que notre ménage national ; en légiférant à cet égard, nous nous inspirons des plus chers intérêts du Canada, comme nous en avons le droit et le de-

voir, et nous ne causons de tort à nul autre pays en consultant nos propres intérêts, dans l'élaboration de notre système fiscal. Quant au régime privilégié, il y va de notre intérêt d'accorder là un traitement de faveur à la mère patrie et aux autres colonies de l'empire qui veulent coopérer avec nous dans ce sens. Cette réforme a eu un résultat que nous avions prévu et qui nous a causé une vive joie ; c'est que l'empire, dans son ensemble, en a bénéficié, et que l'unité impériale y a gagné.

Parlant pour mon propre compte et, si je ne me trompe, au nom de tous les députés de la droite, j'affirme que nous saluerons toujours avec bonheur chaque démarche tentée par le Gouvernement et le peuple canadien dans le sens de l'unité impériale et de la consolidation de l'empire. Depuis notre avènement au pouvoir, tous nos efforts ont convergé en ce sens. Les prédécesseurs des députés de la gauche prétendaient jadis au monopole du loyalisme envers l'empire. Je l'avoue, chaque fois que je les ai entendus, par le passé, afficher cette prétention, je l'ai toujours repoussée avec indignation.

M. SPROULE : A l'époque de l'agitation en faveur de l'union commerciale, sans doute.

M. FISHER : Oui, invariablement. Au Canada, jamais cette absence de loyalisme ne s'est manifestée chez quelque groupe important de la population ; ou bien, si pareille chose a existé, c'est dans un passé bien reculé et parmi les partisans des députés de la gauche, alors que les chefs de ce parti signèrent un manifeste en faveur de l'annexion.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il me permettre de lui poser une question ?

M. FISHER : Que l'honorable député me laisse terminer mes observations. Je le répète, c'est un malheur pour le pays qu'un groupe important de la population soit accusé d'infidélité.

M. SAM HUGHES : Pourquoi manquez-vous alors de loyalisme ?

M. FISHER : Nous prêchons et nous avons toujours enseigné la fidélité aux intérêts de l'empire. Pendant nombre d'années, les prédécesseurs des députés de la gauche nous ont accusés de manquer de dévoûment, et je le répète, je repousse l'accusation avec indignation. Lorsque ces messieurs faisaient sonner bien haut leur prétendue loyalisme, qu'ont-ils jamais accompli au bénéfice de l'empire ou qu'a fait le Gouvernement qui était leur représentant, pour cimenter l'union des colonies et de la mère patrie ? Absolument rien.

Ils ont frappé de droits protecteurs très élevés les marchandises de provenance britannique, et lorsqu'on leur faisait observer que ce relèvement de droits protecteurs était préjudiciable au maintien du lien britannique, quelle fut la réponse de leur principal organe ? " Tant pis pour le lien britannique." Ils ont combattu le régime de faveur accordé à la Grande-Bretagne. Aujourd'hui ils ont jeté bas le masque et les voilà qui s'écrient qu'ils repoussent ce régime de faveur ! Le député d'Halton (M. Henderson), affirme que s'il était le maître, il réduirait à néant ce régime. Ainsi ces messieurs donneraient le coup de grâce à l'un des plus puissants instruments qu'on ait jamais inventés pour cimenter l'union de l'empire. Ils veulent étouffer le sentiment créé au sein de la Grande-Bretagne et des autres colonies par l'établissement de ce régime de faveur ; ils veulent paralyser l'essor imprimé à ce mouvement en faveur de l'unité impériale, le plus puissant qui ait jamais été créé jusqu'à cette époque.

Voilà les agissements de ces messieurs, bien qu'ils aient toujours à la bouche les mots de loyalisme et de fidélité. Je le répète, c'est un malheur pour le pays et pour l'empire que l'on se permette de lancer ces accusations à la face d'un groupe important de la population. Leurs observations trahissent leur impuissance à comprendre la question. A en juger par les harangues prononcées par le député de Lambton (M. Armstrong), le député de Kent-Ouest (M. Clements), le député de Grey-Est (M.Sproule), le député d'Halton (M. Henderson), il y a lieu de croire qu'ils ne soupçonnent pas même l'usage qu'on fera de leurs observations. Ils ne se rendent pas compte de la portée de leurs discours. Bien que je ne songe nullement à les accuser de manque de patriotisme et de fidélité, je regrette leur incapacité et je dirais volontiers : Que Dieu leur pardonne !

M. SPROULE : Le ministre n'a pas voulu faire preuve à mon endroit de l'urbanité ordinaire en me permettant de lui poser une question. Peut-être pourrais-je le faire maintenant. Voici ce que je tiens à savoir du ministre : Si son parti avait réussi à établir l'union commerciale avec les Etats-Unis, ce régime aurait-il contribué à resserrer le lien britannique ?

M. FISHER : Oui, ce mouvement aurait provoqué le retour de la prospérité et la prospérité tend toujours à créer le contentement et l'unité.

M. SPROULE : Peut-être...

Plusieurs DEPUTES : A l'ordre !

Une VOIX : Qu'on l'expulse !

M. SPROULE : Que l'auteur de cette observation vienne de ce côté-ci de la Chambre et essaye de réaliser sa menace. S'il le fait, je lui donnerai une leçon dont il se souviendra longtemps.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. R. L. BORDEN : Il faut faire respecter le règlement des deux côtés.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer au chef de l'opposition que ce sont les députés ministériels que j'ai rappelés au respect du règlement.

M. SPROULE : Je me suis contenté de demander aux députés ministériels un peu de cette courtoisie dont je suis prodigue à leur égard.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, j'ai été tellement frappé de la douleur empreinte sur tous les traits des députés de la droite, vendredi soir, qu'il m'est impossible de me rappeler si vous présidiez la séance, lorsque ces messieurs revêtus d'habits de deuil, la tête couverte de cendres, se répandaient en gémissements, après avoir entendu un ministre faire l'étonnante déclaration relative à ce marché conclu avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Evidemment, les ministres et leurs partisans ont repris quelque peu courage ce soir, et le ministre des Douanes, avec sa bienveillance habituelle, cherche à leur inspirer un peu de courage.

La Chambre présentait un bien triste spectacle, vendredi soir, et si le ministre des Douanes cherche à se mettre en frais d'hilarité, c'est qu'il sait sans doute, que le Gouvernement est encore sous le coup de cette pénible émotion. Mais lorsque le ministre des Douanes donne libre cours à ses facéties, il dépasse toutes les bornes. Ce soir, il nous a parlé du triomphe obtenu par le Gouvernement au cours des trois dernières élections. Le ministre a, sans doute, oublié les résultats obtenus dans la province d'Ontario ; car dans cette province, proscrit politique, il erre à l'aventure, de comté en comté en quête d'un mandat. Il est loin d'être sûr de la force du gouvernement fédéral dans la province d'Ontario. Quand on se fait vieux—c'est ce que le député d'Ontario-nord ne manque jamais d'observer à son égard lorsqu'il est interviewé—on a toujours hâte de retourner chez soi ; mais il n'en est pas ainsi du ministre des Douanes. Pendant nombre d'années, il a représenté le comté de Brant-sud, mais il n'osera plus paraître devant les électeurs de ce comté et leur demander un verdict. Pourquoi ? C'est qu'il sait parfaitement d'avance le sort qui l'attendrait et voilà pourquoi il va se réfugier dans un château-fort libéral où il peut compter sur une majorité de 900 à 1,000 votants et c'est là qu'il se fait élire.

Aux dernières élections, parmi les ministres d'Ontario, il n'en est pas un seul qui ait eu assez de courage ou d'esprit de combativité pour aller briguer les suffrages dans un comté où il aurait fallu payer de sa personne. Feu M. Sutherland se réfugia dans un château-fort, et le directeur général des Postes ainsi que le ministre des Douanes marchèrent sur ses brisées. Il n'a pas oublié l'accueil qu'on lui avait fait dans son ancien comté, alors qu'on lui signifia tout simplement son congé. Le député d'Oxford-sud a été bien mal inspiré, quand il a fait allusion au cours de ce débat, au sentiment qui règne dans la province d'Ontario à l'endroit du gouvernement fédéral.

Comment ! monsieur l'Orateur, ce proscrit politique, comme les libéraux eux-mêmes l'ont souvent appelé, sir Richard Cartwright, commandait une majorité de 1,100 à 1,200 voix dans le comté d'Oxford-sud, et c'est à peine si le ministre des Douanes a pu rallier 500 voix ! Voilà l'estime que professe la province d'Ontario à l'endroit de ces messieurs. Il le sait parfaitement, dans la province d'Ontario les libéraux auraient subi une défaite désastreuse aux dernières élections, n'eût été l'influence exercée par le gouvernement provincial dans les comtés de l'intérieur. Le ministre des Douanes et le premier ministre lui-même savent parfaitement quels ont été les résultats de leurs courses à travers cette province et des harangues qu'ils y ont débitées. Sur toute leur route, ils ont semé le désastre et la ruine pour les candidats libéraux. Le premier ministre, flanqué du ministre des Douanes, s'est rendu dans le comté de Simcoe-est, et qu'en est-il résulté ? La majorité s'est relevée jusqu'à 400. J'espère que ces messieurs reviendront dans mon comté et que chacune de leurs visites grossira ma pluralité.

D'ailleurs, le même résultat s'est produit dans toute la province d'Ontario. Aux prochaines élections, ils auront l'appui du code pénal. Cette influence secrète a été leur seule planche de salut dans l'Ontario, aux dernières élections. Lorsque le code pénal leur est hostile et qu'ils sont privés de l'appui du gouvernement provincial . . . je vois que le ministre des Douanes détourne la tête. Certes, il ne doit pas l'avoir oublié, le code est venu à l'appui de toutes leurs procédures dans la province d'Ontario. Voilà ce qui explique pourquoi le Gouvernement y a gardé un pied-à-terre. Je conseille au ministre, lorsqu'il s'avisera de discuter une question quelconque, d'adhérer plus strictement à la vérité des faits et d'éviter toute jactance. Il s'est vanté des hauts faits accomplis par son parti, au cours de la dernière élection. En réalité, si tous leurs partisans n'avaient pas fait preuve de plus de savoir-faire que le ministre des Douanes, il leur serait à peine resté une poignée d'élus.

En quoi le régime de préférence commerciale accordée à la Grande-Bretagne a-t-il intéressé les élections en Nouvelle-Ecosse et en Colombie-Anglaise où le Gouvernement a remporté un triomphe complet ?

M. MILLER : Je soulève la question de règlement. L'honorable député s'écarte du débat.

M. BENNETT : Je m'étonne que mon honorable collègue soit intervenu dans le débat. L'autre jour, il nous a dit que son élection lui a coûté $1,200, tandis qu'il a déclaré ailleurs que tous ses frais se résument au chiffre de $300, et je le mets au

défi de prouver cela par une note de son agent, à l'époque de son élection.

M. MILLER : Je le répète l'honorable député s'éloigne du débat.

M. BENNETT : J'ai frappé l'honorable député à l'endroit sensible ; il est piqué au vif. Il le sait, il n'a pas publié de déclaration établissant qu'il a effectué une dépense de $1,200 dans son comté. Je le mets au défi de nous soumettre ce document. Il nous a dit l'autre jour qu'il avait dépensé $1,200. Que sont devenus ces deniers ? L'honorable député est peut-être le seul au fait de ce secret.

Quant au ministre des Douanes, il est excusable ce soir. Depuis cette malheureuse affaire de vendredi soir, alors que le Gouvernement fit cette célèbre reculade, on remarque qu'il règne un sentiment de malaise parmi les députés ministériels. Le ministre des Douanes aurait dû s'appuyer sur des faits. Un étranger qui aurait assisté à nos débats, du haut de la galerie, et prêté l'oreille aux affirmations du ministre aurait cru que notre commerce avec la Grand-Bretagne, suit une marche ascendante, d'année en année, tandis qu'il sait parfaitement que c'est tout le contraire. Le mouvement, dit-il, est tellement fort, si puissant, que c'est une course au clocher parmi les populations de la Grande-Bretagne qui se bousculent pour acheter nos produits.

Voyons ce qui en est. En 1902, nous avons vendu $1,733,243 valant d'œfs à la Grande-Bretagne. L'année dernière, nous n'y en avons vendu que pour $1,053,396, soit $400,000 en moins. Et cependant, ce brave et excellent ministre des Douanes voudrait nous persuader que la vente de nos denrées en Grande-Bretagne suivent une marche ascendante, tandis que seul, notre commerce d'œufs accuse une diminution de $400,000 ! Voyons ce qui en est de nos beurres. En 1903, la vente de nos beurres a atteint le chiffre de $6,954,618. L'année dernière, le chiffre de cette vente est tombé à $4,724,155. Pourquoi le ministre des Douanes n'a-t-il pas dit au pays que, par suite du sentiment existant, notre commerce avait, du seul chef des ventes de beurre, subi une diminution de $2,250,000 ? Pourquoi n'a-t-il pas, en outre, averti la Chambre que, relativement aux fromages, les exportations en Grande-Bretagne avaient subi une diminution de plus d'un demi-million de dollars ?

Il est inutile d'insister sur ces chiffres. Le ministre le sait, il a beau affirmer que le sentiment influe sur le développement du commerce, cette proposition n'est corroborée ni par les faits ni par les chiffres. Pour ces articles, notre commerce a réellement diminué, au lieu d'augmenter. Que pensent aujourd'hui ces messieurs qui ont si souvent évolué, et qui, vendredi soir, avaient tous l'air d'assister à un enterrement, à titre de pleureurs ? Tout le monde aurait voulu s'assurer de leurs services tant ils avaient l'air triste et abattu. Où en sont-ils ce soir? Véritables équilibristes ou acrobates politiques, ils sont de force à faire toutes les évolutions possibles, leur passé est là qui le prouve. En 1902, le gouvernement envoya en Grande-Bretagne des représentants parmi lesquels figurait le ministre des Douanes, et ils eurent des pourparlers avec les autorités impériales. Le ministre de l'Agriculture vient de nous dire, ce soir, que nos cultivateurs ne se soucient guère du régime privilégié. Voici ses propres paroles que j'emprunte du " Herald " de Montréal :

C'est un fait incontestable que les cultivateurs canadiens ne se soucient guère d'un traitement privilégié pour leurs produits alimentaires, et si les cultivateurs qui sont les principaux intéressés en pareille matière, ne se soucient pas de la chose, je ne vois pas pourquoi d'autres se donneraient tant de mal.

Je ne sache pas que le ministre de l'Agriculture ait nié ces paroles dont on lui attribue la paternité. Il n'a pas modifié son attitude, ce soir. Lorsque les ministres canadiens se sont rendus en Grande-Bretagne en 1902, qu'ont-ils déclaré ? Ils dressèrent un mémoire qui fut soumis au Parlement, mémoire contenant l'exposé de leurs vues et des raisons à l'appui de l'attitude qu'ils ont prise en Grande-Bretagne, en 1902.

Les ministres canadiens ont voulu qu'il fût bien compris qu'en prenant cette attitude ils nourrissaient le vif espoir que le principe du traitement commercial privilégié deviendrait de plus en plus en vogue au sein des colonies et que la mère patrie, à brève échéance, appliquerait le même principe en admettant en franchise douanière les produits des colonies. Si, après avoir tenté tous les efforts pour faire aboutir ce remaniement du système fiscal de l'empire, le gouvernement canadien constate que le principe du traitement commercial privilégié n'est acceptable ni aux colonies en général ni à la mère patrie, alors le Canada aurait toute liberté de prendre l'initiative qu'il jugera nécessaire, en présence d'une pareille situation.

Quelle est la conclusion qui se dégage de ces paroles ? C'est que nos ministre étaient prêts à abandonner l'attitude qu'ils avaient prise sur la question de la préférence commerciale. Continuons la citation :

Les ministres canadiens déclarèrent que s'ils pouvaient obtenir la certitude que le gouvernement impérial souscrit au principe du traitement commercial privilégié, d'une façon générale, et qu'il accorderait aux produits alimentaires du Canada importés au Royaume-Uni la franchise douanière, ou l'exemption de droits actuellement perçus ou imposables à l'avenir, les ministres canadiens seraient disposés à faire un pas de plus en ce sens et ils s'efforceraient de donner à l'industriel de la Grande-Bretagne, un traitement plus favorable que celui accordé à ses concurrents étrangers sur les marchés du Canada.

En réalité, à leur retour au Canada, la note dominante dans les discours des minis-

tres pour défendre leur attitude, c'est qu'ils ne continueraient à accorder la préférence commerciale que parce que la Grande-Bretagne nous accorderait un traitement privilégié réciproque ou quelque chose de ce genre. Le public n'accepte que sous bénéfice d'inventaire les déclarations des ministres, au sujet de leur politique fiscale ou commerciale. Le public a souvent entendu leurs professions de foi à cet égard, au cours des dix années dernières, et il sait à quoi s'en tenir sur leur programme. L'autre jour, l'avocat général (M. Lemieux) étant de passage à Toronto, a porté la parole devant l'assemblée des manufacturiers. Il s'est déclaré protectionniste à tous crins.

Le ministre des Douanes (M. Paterson), vient d'affirmer, aujourd'hui même, que la politique fiscale du Gouvernement appelle réforme. Le Gouvernement affirme que le régime fiscal a besoin de réforme. Les ministres ont parcouru le pays en tout sens et qu'ont-ils dit aux populations ? Ils ont déclaré qu'ils se proposent d'apporter certains remaniements à la loi fiscale et on peut juger de l'importance de ces modifications par le fait qu'il leur est impossible d'en aborder l'étude, au cours de la session actuelle. Aussi veulent-ils en ajourner l'étude. C'est un fait de notoriété publique que le Gouvernement cherche à se concilier tous les fabricants du pays. Mais, je le répète, le public n'accepte que sous bénéfice d'inventaire le programme du Gouvernement sur la question commerciale.

Le public sait parfaitement que le Gouvernement laissera sa barque voguer au gré de toutes les brises passagères. En 1891, le plus célèbre leader qui ait jamais dirigé le parti libéral, M. Blake, se sépara de son parti, et pourquoi ? Parce que le programme adopté par les libéraux, à cette époque, tendait à pousser le pays vers l'annexion aux Etats-Unis. Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), a péroré au sujet du loyalisme des libéraux. Ces bons libéraux étaient bien décidés à tenter l'impossible, coûte que coûte, et la conséquence fut que M. Blake les abandonna à leur propre sort. Depuis leur avènement au pouvoir, quelle a été leur attitude sur la question commerciale ? Après avoir condamné le régime des primes au fer, le ministre des Finances (M. Fielding), de concert avec le parti libéral, s'est empressé d'accorder des primes tout aussi élevées, afin de stimuler l'industrie du fer en Nouvelle-Ecosse et il sait parfaitement que, sans la continuation de ces primes, il ne saurait compter sur l'appui des députés de cette province. Le public ne prend guère au sérieux le Gouvernement. Comme le premier ministre l'a fait observer, un jour, dans cette Chambre : Nous sommes au pouvoir, vous êtes dans l'opposition : que voulez-vous faire ?

Voilà leur attitude actuelle. Ils parcouraient le pays, dans le but de corrompre les électeurs, afin de perpétuer leur règne. Quant aux principes, ils n'en ont cure, c'est là quantité négligeable; ils accepteront volontiers toutes les professions de foi propres à les maintenir au pouvoir et ils sont bien décidés à chasser du cabinet tous les hommes à principes. Le Gouvernement s'efforce d'empêcher toute défection dans les rangs du parti et si l'élément sain le presse d'effectuer certaines réformes, comme dans l'affaire de la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord, le Gouvernement cède, de guerre lasse, mais seulement à la dernière extrémité. Croit-on sincèrement que le Gouvernement se proposât de céder sur cette question ? Pas le moin du monde. Mais lorsque l'élément sain du parti signifia au Gouvernement l'avis qu'il lui incombait d'annuler le traité intervenu avec cette compagnie alors le Gouvernement céda. Croit-on réellement que le Gouvernement eût l'intention d'abandonner la concession Bronson et Ray, il y a deux semaines ?

Il n'est pas un seul ministre qui n'aît acclamé le député d'Ottawa (M. Belcourt), l'autre soir, et qui n'aît souscrit à la proposition qu'il a formulée, affirmant la légitimité de la concession accordée à MM. Bronson et Ray. On ne fait entendre raison au Gouvernement que lorsqu'il comprend que l'élément sain du parti est décidé à lui forcer la main. C'est alors, et alors seulement, qu'il consent à entrer en composition. Avant la fin de la session, il cédera encore à la pression exercée par ses amis, relativement à d'autres questions, à l'instar de l'affaire conclue avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord. Le premier ministre sait fort bien que dans la province d'Ontario son parti est à l'agonie, presque trépassé ; que ce n'est plus guère qu'un cadavre politique.

Il le sait, on écrira, un jour, sa biographie à côté de celle des autres politiciens ou soi-disant hommes d'état canadiens, et alors il saura—pardon, j'allais commettre un calembour familier à l'Irlandais, en disant qu'une fois mort, il lira sa biographie—mais les survivants la liront, cette biographie, et s'il lui était donné de lire la feuille volante de cet ouvrage, il y verrait, à son profond regret et avec amertume que la province d'Ontario a tenu en suspicion le Gouvernement dont il est le chef et lui a toujours refusé sa confiance, parce que, dans son cabinet, figuraient des ministres dont il se défiait lui-même et que les populations d'Ontario n'ont jamais honorés de leur confiance. Aujourd'hui, le premier ministre préférerait recruter une pluralité de voix dans la province d'Ontario, plutôt que dans toute autre province.

Tout le monde sait cela et le premier ministre constate le fait avec chagrin et amertume. Il sait qu'il n'a jamais réussi à recruter une majorité dans cette province; et aujourd'hui qu'il a perdu son bras droit, son principal auxiliaire dans Ontario, il comprend qu'il ne saurait faire élire une simple poignée de députés, aux prochaines élections.

Sir WILFRID LAURIER : Voilà une assertion qui n'a pas le mérite de la nouveauté, pour moi.

M. BENNETT : Sans doute. On vous a dit, en outre, avant les dernières élections, que vous ne recruteriez pas la majorité dans la province d'Ontario, et la prophétie s'est réalisée.

Sir WILFRID LAURIER : On a même prophétisé que je ne recueillerais de majorité nulle part.

M. BENNETT : Je ne saurais me poser ici en prophète jusqu'au point de faire pareille affirmation; mais je puis bien dire au premier ministre qu'à l'issue des prochaines élections, ses partisans feront triste figure. Il sait fort bien que ses amis de droite font valoir leurs titres aux honneurs du Sénat et à d'autres charges. Il sait que le député d'Algoma (M. Dyment) aspire à un siège au Sénat, parce qu'il n'a pas la moindre chance de se faire réélire dans son comté. Il sait que le député de la Rivière-la-Pluie (M. Conmee) ne briguera plus les suffrages de ses commettants. Qu'il parcoure toute la liste de ses partisans et il verra que ces messieurs qui siègent ici, grâce à l'influence du gouvernement d'Ontario, ne figureront plus dans cette Chambre. Cette absence de confiance dans les chefs du parti libéral n'est pas seulement le fait des députés de la gauche ; car le député d'Ontario-nord (M. Grant), qui joue ici le rôle de prophète, déclare à ses collègues que, par suite de leur âge avancé et des infirmités qui en sont la conséquence, ils ne sont plus aptes à remplir les fonctions qu'ils sont censés exercer et que leur intégrité donne tellement prise à la suspicion qu'il ne saurait les tolérer davantage. S'ils se trouvent aujourd'hui en présence de ce dilemme, faut-il s'étonner si les braves et intelligents électeurs d'Ontario nourrissent la conviction que les députés de la droite sont rendus au bout de leur carrière et qu'il est grandement temps qu'il s'opère un changement; car tout changement d'administration, quel qu'il soit, ne saurait être pire que la situation actuelle.

M. ALEX. JOHNSTON (Cap-Breton): Monsieur l'Orateur, le débat qui s'est déroulé ici, ce soir, dans cette Chambre, ne manque pas d'un certain intérêt, et il comporte un enseignement dont la Chambre et tout le pays sauront sans doute bénéficier. Il tendra à dissiper certains doutes qui ont plané, au cours des huit ou dix années dernières, sur nombre de questions intéressant le pays. Il contribuera à mettre en relief, aux yeux du pays, l'attitude prise par les députés de la gauche sur une question de haute importance pour le pays. S'il est une question qui ait accaparé l'attention publique, au Canada, au cours de ces dix années passées, c'est bien celle de la situation privilégiée faite à la mère patrie par la loi fiscale Fielding, de 1897. De cette dernière époque jusqu'aujourd'hui, il s'est élevé, de temps à autre, de l'autre côté de la Chambre, certains murmures, certaines notes de mécontentement. Les députés de la gauche ont parfois émis certaines opinions dans cette Chambre et à la tribune populaire ; mais il n'était guère facile de préciser leur attitude sur cette question. Mais, au cours du débat, cet après-midi et ce soir, nous avons entendu, pour la première fois probablement, une déclaration officielle de la part de l'opposition, au sujet de l'attitude du parti conservateur sur cette question.

Le député d'Halton (M. Henderson) un membre très en vue du parti, nous a catégoriquement défini, ce soir, son attitude. Et cette déclaration, la chose ne saurait faire doute, il l'a faite, de l'agrément et avec l'autorisation du chef de la gauche qui occupe un fauteuil vis-à-vis du sien et qui a acquiescé à cette déclaration. D'après l'attitude prise par le parti conservateur, cet après-midi, il est hors de doute que, dorénavant, ce parti est bien décidé à mettre au rancart ce régime privilégié consenti en faveur de la Grande-Bretagne.

Il se dégage clairement un autre enseignement de ce débat;—mais j'aperçois notre collègue le député de Simcoe-est qui s'apprête à quitter cette enceinte ; or, comme je me propose de lui faire certaines observations, je le prierais de demeurer. Maintenant que l'honorable député est retourné à son siège, je reprends le fil de mon discours. L'enseignement qui se dégage clairement de ce débat, c'est que le chef de l'opposition et ses partisans ont parfaitement défini leur attitude sur cette question ; c'est qu'ils sont hostiles à la situation privilégiée créée à la Grande-Bretagne ainsi qu'à la surtaxe dont sont frappées les marchandises de provenance allemande.

Depuis l'établissement de la confédération, il n'est peut-être pas de disposition de notre législation fiscale qui ait rallié l'approbation populaire aussi pleinement que l'a fait l'imposition de cette surtaxe. Du jour même où fut établie cette disposition, jusqu'à ce soir, pas un seul homme en vue au pays n'a osé se prononcer contre cette surtaxe. Mais, ce soir, les députés de la gauche ont non seulement affirmé leur hostilité envers la surtaxe dirigée contre l'Allemagne, mais ils se sont également prononcés contre le traitement privilégié accordé à la Grande-Bretagne. Désormais, il ne saurait plus exister de doute au sujet de l'attitude respective des deux partis sur ces questions, et il importe que le public soit éclairé à cet égard. Tant que les relations actuelles entre l'Allemagne et le Canada ne se modifieront pas, le Gouvernement maintiendra cette surtaxe en vigueur, tandis que, d'autre part, le parti conservateur se déclare partisan de l'abolition de cette surtaxe.

Je tiens à adresser quelques observations au député de Simcoe-est (M. Bennett). Il a, d'abord, révoqué en doute l'affirmation for-

mulée par le ministre des Douanes, déclarant qu'aujourd'hui, comme en 1816, le pays reste fidèle au gouvernement libéral. L'honorable député nous a répété, encore une fois, ce soir, son éternel refrain : " la grande province d'Ontario vous est hostile ! En 1896, en 1900, en 1904, Ontario vous a repoussés et les électeurs entendent bien vous signifier de nouveau votre congé !" Mon honorable collègue n'a-t-il donc pas entendu la voix des autres provinces ? Depuis que je siège ici, je vous ai entendu clamer que la province d'Ontario est tout le Canada ; mais si vous vous réveillez, quelque jour, vous découvrirez peut-être que si grande que soit cette province, que, du reste, je respect infiniment, elle n'est pas tout le Canada. Durant vos vacances, appliquez-vous à l'étude de la géographie du pays et vous saurez qu'il existe au Canada d'autres provinces qui méritent qu'on leur accorde voix au chapitre, quand il s'agit de décider des destinées du Canada.

Peut-être ignorez-vous l'existence de la province de Québec, province qui, aux dernières élections, a élu cinquante-quatre partisans du Gouvernement et onze conservateurs.

A-t-il entendu parler de la province du Manitoba qui, aux dernières élections générales, a élu sept partisans du Gouvernement et trois membres du parti auquel l'honorable député de Simcoe-est appartient ? L'honorable député a-t-il entendu parler de la province du Nouveau-Brunswick, qui a élu sept partisans du Gouvernement et six membres du parti de l'opposition ? A-t-il entendu parler des vastes territoires du Nord-Ouest, qui ont élu sept amis dévoués du Gouvernement, contre trois représentants du parti conservateur ? N'ayant pas entendu parler de ces provinces, il n'a pas dû, naturellement, recevoir les nouvelles de la province éloignée de la Colombie-Anglaise. Je vais les lui donner. Ces nouvelles, c'est qu'aux dernières élections générales la Colombie-Anglaise a élu sept partisans du Gouvernement, et quel appui son parti a-t-il reçu dans cette province ?

M. CAMPBELL : Aucun.

M. JOHNSTON : Aucun membre du parti conservateur n'a pu se faire élire dans la Colombie-Anglaise. Il reste la province de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député (M. Bennett) voudrait-il me dire s'il a entendu parler jusqu'à présent de cette province ?

M. BENNETT : Un mot, s'il vous plaît. Pourquoi déchirer le cœur de l'honorable ministre des Douanes, qui a subi de si sanglantes défaites, quand les autres honorables ministres ont remporté tant de succès dans toutes les provinces. Il ne faut pas être trop cruel, car il a passé une mauvaise nuit, vendredi.

M. JOHNSTON : Je crois savoir que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) est l'un des conjurés qui ont ourdi, il n'y a pas longtemps, une conspiration contre celui qui est, depuis plusieurs années, son chef reconnu. Je le vois se pâmer d'aise, si j'allais proclamer devant le pays que non seulement son chef n'a pas pu se faire élire dans la Nouvelle-Ecosse, mais n'a pas même été capable de faire élire un seul de ses partisans, dans les dix-huit circonscriptions qui composent cette province. Déchirer le cœur du ministre des Douanes ? Pas du tout. La province d'Ontario s'est montrée bien disposée envers le parti libéral en 1904. L'honorable député (M. Bennett) verra par les rapports officiels qu'Ontario s'est montrée aussi sympathique pour le parti libéral en 1904 qu'en 1900.

M. PATERSON : Nous y avons gagné douze sièges.

M. JOHNSTON : C'est connu, mais je ne voulais pas blesser les sentiments de l'honorable député (M. Bennett). Déchirer le cœur de l'honorable ministre des Douanes? L'étude des rapports d'élections peuvent en effet déchirer le cœur de certains députés, mais ces députés ne se rencontrent pas à la droite de monsieur l'Orateur. Chaque fois que l'honorable député de Simcoe-est prend la parole devant la Chambre, il a toujours quelque chose à dire des parias politiques. Quels sont les parias politiques ? L'honorable député de Simcoe-est en voit-il parmi les honorables députés de la droite ? Combien des ministres ont eu à fuir et de leurs comtés et de leurs provinces ? Pas un seul. C'est bien différent parmi les honorables députés de la gauche. Maintenant qu'on a laissé sortir le chat du sac, je comprends très bien pourquoi l'honorable député (M. Bennett) était un des conspirateurs contre son chef. Déchirer le cœur du ministre des Douanes ? Je crois que quelqu'un en Canada a eu le cœur déchiré. L'honorable député de Simcoe-est a eu quelque chose à dire de la cour criminelle. Il a eu quelque expérience personnelle à la cour criminelle.

M. BENNETT : Monsieur l'Orateur, j'en appelle aux règlements. L'honorable député a déclaré que j'ai été traduit devant la cour criminelle. Je lui demanderai ou de prouver ou de retirer son assertion.

M. JOHNSTON : Je n'ai pas d'objection à retirer cette assertion.

M. BENNETT : Monsieur l'Orateur, je demande votre décision.

M. L'ORATEUR : L'honorable député a retiré son assertion.

M. JOHNSTON : J'ai simplement fait la remarque que l'honorable député avait eu quelque expérience devant la cour criminelle. Je le croyais. Il a pratiqué comme avocat pendant bien des années dans la province d'Ontario.

M. BENNETT : L'honorable député n'a pas retiré son assertion, monsieur l'Orateur, et je demande votre décision.

M. L'ORATEUR : J'ai compris que l'honorable député avait retiré son assertion que l'honorable député de Simcoe-est avait été traduit devant la cour criminelle.

M. JOHNSTON : J'ai dit tout simplement. . .

M. L'ORATEUR : L'honorable député de Simcoe-est nie cette assertion et il faut retirer.

M. JOHNSTON : Je retire cette assertion sans hésitation, parce que je ne l'ai pas faite. Ce que j'ai dit, c'est que l'honorable député avait acquis quelque expérience devant le cour criminelle. Si l'honorable député nie cette assertion, je suis trop fier de la retirer. J'apprends de sa bouche, pour la première fois, ce soir, qu'il n'a jamais acquis aucune expérience devant la cour criminelle, quoiqu'il ait pratiqué le droit pendant bien des années dans la province d'Ontario. A tout considérer et d'après l'opinion que nous avons pu nous former du savoir de l'honorable député, depuis les nombreuses années qu'il siège au Parlement, je ne suis pas surpris d'apprendre qu'il ne connait rien de la cour criminelle d'Ontario. Mais il connait les tribunaux civils du pays, et ce qu'il en connait n'est peut-être pas très flatteur pour lui. Ce ne serait pas flatteur pour personne qui se trouverait placé dans le même cas. Nul doute que l'honorable député est passé maître dans la pratique des moyens de se faire élire. Je suppose que l'expression corrupteur avoué n'est pas parlementaire. Si elle ne l'est pas, je ne l'emploierai pas.

M. BENNETT : L'honorable député voudrait-il répeter ?

M. JOHNSTON : Je dis que ce ne serait peut-être pas parler le langage parlementaire de déclarer que l'honorable député est un corrupteur avoué.

M. BENNETT : Je répondrai que si l'honorable député m'impute des aveux qui pourraient en apparence justifier son assertion, il dira une fausseté.

M. JOHNSTON : L'honorable député doit décider cette question avec des citoyens respectables d'Ontario ; il ne peut pas la décider avec moi devant la Chambre ; il a à la décider avec des personnes qui le connaissent plus intimement, qui savent de quel bois il se chauffe, qui l'ont suivi à travers les péripéties de la vie depuis vingt ans, et qui connaissent mieux sa réputation que nous. C'est avec eux et non avec moi ou avec quelque autre honorable député de la droite qu'il devra décider si mon assertion est exacte. C'est dans la grande province d'Ontario, dont il parle toujours si orgueilleusement—ce dont je le félicite—que l'on dit que l'honorabe député est réellement un corrupteur avoué. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de rien ajouter après cela. Nous aurons l'occasion de nous en occuper plus tard, quand nous aurons reçu d'autres détails.

M. BENNETT : Je me suis fait rendre justice pour la valeur de mon argent, là-bas, et je n'ai pas fini.

M. JOHNSTON : L'honorable député dit qu'il a payé pour obtenir satisfaction. Il serait intéressant de savoir combien il a payé. De qui a-t-il obtenu satisfaction ? D'un nommé Wilson. L'honorable député lui a dit : " Oh, mais j'ai déjà acheté votre suffrage autrefois ". Et voilà le personnage qui se permet de faire la morale à la Chambre et au public sur les moyens honnêtes de gagner les élections.

M. BENNETT : L'honorable député pourra accompagner l'honorable ministre des des Douanes la prochaine fois.

M. JOHNSTON : L'honorable ministre des Douanes est capable de se défendre seul. Sa carrière est longue et honorable, et je suis sûr que lorsqu'il en sortira, personne ne pourra lui reprocher ce que l'on reproche à l'honorable député de Simcoe-est, et qui restera dans le annales de la province d'Ontario. Je disais donc que tel est le personnage qui ne perd pas une occasion de se lever à la Chambre, avec l'approbation du chef de l'opposition—il est parfois même soudoyé spécialement—pour sermonner les gens sur la probité des mœurs politiques, lorsqu'il a été lui-même convaincu de diffamation. Et par qui ? Par des honorables députés de la Chambre? Non, par un jury composé de ses pairs. Je veux que tout le monde, dans toute l'étendue du pays, sache que ce personnage, qui prêche la morale devant la Chambre, au nom du chef de l'opposition, qui n'ignore pas ces faits, a été trouvé coupable de diffamation devant les tribunaux de la province d'Ontario et de plus a confessé de lui-même être coupable de corruption électorale. Que ces faits soient connus. Il est temps que le public sache quel est cet homme que le chef de l'opposition soudoie périodiquement pour prêcher la pureté en matière d'élections et la sagesse administrative.

C'est notre intention dorénavant de tenir le public renseigné sur la véritable carrière de ce personnage. Nous avons encore quelque chose en réserve sur son compte, mais nous attendons l'occasion de le faire connaître.

L'honorable député a parlé du sujet dont la Chambre est saisie, partageant l'opinion de ceux qui l'ont précédé, c'est-à-dire que le traitement privilégié accordé à la Grande-Bretagne par le tarif Fielding de 1897 et la surtaxe allemande sont une politique néfaste qui devrait cesser dès à présent d'exister. Il a raffermi l'opinion qui sera répandue, demain, aux quatre coins

du pays, que le parti conservateur à la Chambre des communes s'est enfin prononcé sur ces deux questions importantes. L'honorable député prétend que nos exportations dans la Grande-Bretagne ont diminué au lieu d'augmenter. S'il veut se donner la peine de consulter les statistiques et comparer celles d'aujourd'hui avec celles de 1896, de 1895, de 1894 et des quelques années qui précèdent, il verra que les déclarations de l'honorable ministre des Douanes et de l'honorable ministre de l'Agriculture, affirmant que nos exportations dans la Grande-Bretagne ont en réalité augmenté, sont plus que corroborées par les chiffres qu'il a sous la main, des chiffres qu'il aurait pu donner à la Chambre, mais qu'il s'est bien gardé de donner, pour des raisons qui lui sont personnelles. Il dit que le corps électoral n'est pas sérieusement épris de l'administration actuelle. C'est une assertion qui cadre avec celles qu'il a faites. Le peuple a très sérieusement confié son mandat au gouvernement libéral en 1896, en 1900 et à nouveau en 1904. et j'ajouterai, pour la consolation de l'honorable député, que l'électeur se prononcera encore très sérieusement pour l'administration d'aujourd'hui, dès que l'occasion s'en présentera pour la quatrième fois.

Voici maintenant un autre point que je tiens à relever. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule), le chef de l'opposition, (M. Borden), et l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler), ont accusé l'honorable ministre des Finances d'infidélité et d'avoir mené une campagne séparatiste dans la Nouvelle-Ecosse. Je n'étais pas dans la politique active lorsqu'eut lieu cette célèbre élection, à laquelle on a si souvent fait allusion devant ces tribunes, mais j'en connais très bien l'histoire, comme d'ailleurs la connaissent tous les honorables députés de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable chef de l'opposition la connaît également, et il sait la cause du mécontentement qiu régnait avant cette élection dans cette province. Il sait que la cause du mécontentement était l'espèce d'oubli dans lequel le parti conservateur, alors au pouvoir, avait laissé tomber la Nouvelle-Ecosse. Il sait également que c'est grâce à la ferme attitude de l'honorable ministre des Finances et de ceux qui lui prêtèrent loyalement leur appui, que la province réussit à obtenir cette mesure de justice qui lui avait été refusée depuis plusieurs années. Il sait que les électeurs de la Nouvelle-Ecosse exprimèrent leur mécontentement, mécontentement bien fondé, contre le gouvernement conservateur de sir John Macdonald, et que ce n'est qu'après s'être convaincu que la population ne tolérerait plus ses injustices que le gouvernement se rendit, quelques mois après les élections, aux demandes de M. Fielding et de ceux qui partageaient ses opinions, en accordant ce qu'il leur avait refusé jusque-là.

C'est l'attitude hostile du gouvernement conservateur et rien autre chose qui força l'honorable ministre des Finances et son gouvernement, appuyés par la population de la province, à conduire cette prétendue campagne de sécession. Il n'y a personne dans la Nouvelle-Ecosse qui ne connaisse cela. L'honorable chef de l'opposition connait très bien, dans son for intérieur, les causes du mécontement de la population à cette époque: et si je ne me trompe, l'honorable chef de l'opposition lui-même approuvera cordialement l'attitude prise à cette occasion par le peuple.

L'honorable ministre des Finances laissera dans l'histoire politique de la Nouvelle-Ecosse et du pays une marque indélébile. Dans la Nouvelle-Ecosse surtout, il a un passé politique dont s'enorgueillit toute la population. Il n'a jamais subi la défaite dans cette province. Son ascendance a grandi d'année en année. Quels furent les résultats en 1882, en 1886, en 1890 et en 1894? Chaque fois le corps électoral manifesta sa confiance grandissante en lui, et lorsqu'il remit les rênes du pouvoir provincial entre les mains de M. Murray pour entrer dans la politique fédérale, tout ce que put faire le parti conservateur, à la première occasion, fut d'élire trois de ses partisans seulement sur 38. Quatre ans plus tard, une nouvelle consultation électorale ne donna au parti conservateur que deux membres sur trente-huit élus. Et, un peu plus tard, dans une autre élection provinciale, le parti conservateur a disparu complètement. Depuis lors, le nom "conservateur" est inconnu dans cette province. L'honorable ministre des Finances peut donc traiter avec calme et indifférence les insinuations que font sur son compte les honorables députés de la gauche.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Je ne me propose pas de prendre part à la discussion. Je veux faire remarquer simplement que l'honorable premier ministre a exprimé l'espoir, il y a quelques semaines, que la session serait de courte durée. J'ai été très surpris de le voir, ce soir, garder bien tranquillement son siège, pendant que l'honorable ministre des Douanes ordonnait à un de ses partisans de faire un discours. En réponse à cette invitation, l'honorable député (M. Johnston) a gaspillé une demi heure de notre temps, sans dire un mot sur le sujet du débat. Il n'a fait que lancer de la boue aux honorables députés de l'opposition.

Si l'honorable premier ministre entend avoir une courte session, il fera bien de museler ses partisans et, à plus forte raison, d'empêcher ses propres ministres de soudoyer des orateurs qui se servent d'un langage indigne de figurer dans le hansard.

Le langage dont s'est servi l'honorable député (M. Johnston) pendant presque toute la durée de son discours est tel, que je suis étonné que le privilège de porter la parole ne lui ait pas été interdit. Si l'on doit continuer sur le ton de cet après-midi, on peut

s'attendre à rester ici jusqu'après les canicules.

L'opposition est bien prête à seconder les efforts de l'honorable premier ministre pour raccourcir autant que possible la session, mais elle hésitera s'il tolère plus longtemps une semblable débauche oratoire.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Je désire adresser quelques remarques à l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) qui a plongé tête première dans la discussion d'un sujet dont il ne connaît pas le premier mot. En effet, c'est la seule excuse qui peut pallier, si possible, le langage de notre honorable collègue à l'adresse de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Il a débuté en disant que notre ami (M. Bennett) est un corrupteur avoué ; il a fait allusion en même temps à un procès qui s'est instruit récemment dans le comté de Simcoe. Il a évidemment entendu parler de ce procès, ici, l'autre soir, ou bien il a obtenu ses renseignements de ceux qui l'entourent et il a sciemment torturé les faits, ou encore, il a parlé d'une chose qu'il ignorait complètement.

Je dirai à l'honorable député de Cap-Breton et à tous les honorables députés de la droite que s'ils veulent prendre la peine de scruter soigneusement les dépositions dans le procès Wilson-Bennett, ils verront que loin d'être une tache à la réputation de l'honorable député, ce procès lui a rendu pleine justice.

J'admets, cependant, qu'au cours d'une réunion électorale, tenue dans les meilleurs intérêts de la population de Midland, M. Bennett, tourmenté et ennuyé par une faction venue exprès pour semer la discorde a prononcé une parole qui manquait de discrétion, mais qui laisse intacte sa réputation d'honorabilité. (Exclamations.)

Nos collègues de droite protestent trop vite. Je sais ce que je dis, ce qui me donne l'avantage sur un grand nombre d'honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Ils se convaincront par une étude désintéressée de la preuve, que M. Bennett a été digne et honnête, ce dont ne peuvent s'enorgueillir beaucoup de ceux qui le critiquent en ce moment. L'honorable représentant de Cap-Breton a été obligé de retirer son assertion après avoir accusé M. Bennett d'être un corrupteur avoué. Ou l'honorable député ne savait pas ce qu'il disait ou il a agi malhonnêtement en lançant cette accusation. Ainsi donc, je dis qu'une certaine clique était venue à l'assemblée, dans le but arrêté de faire du bruit. M. Bennett, s'adressant à M. Wilson, un des partisans de l'honorable député de Cap-Breton, un homme qui avait penché à droite et à gauche, selon l'offre des enchérisseurs; un homme qui avait dit virtuellement : " Je ne sais pas de quel côté je vais me ranger ; j'embrasse toujours le parti le plus offrant." L'honorable député connaît cette espèce d'électeurs. Cet homme était un des chefs de la bande qui était venue pour interrompre M. Bennett.

Il tenait une écurie de louage et donnait son appui au plus offrant. Il ne pouvait pas nier ce fait, car il avait tenu compte, dans ses livres, d'avoir enfreint la loi électorale en louant des équipages le jour de l'élection, mais sans dire à qui et pour quel montant. On dit qu'il a même institué un procès en cour de division, à quelqu'un qui n'est pas tout à fait étranger à la Chambre, afin de se faire payer des honoraires illégaux. Il a été forcé de retirer sa plainte. Le fait est qu'il a essayé de forcer M. Miscampbell à lui payer de l'argent auquel il savait ne pas avoir droit légalement. Il poursuivit M. Bennett en diffamation pour l'apostrophe que celui-ci lui décocha. M. Bennett savait qu'il avait essayé de battre monnaie au détriment des conservateurs, comme il avait réussi à le faire avec les libéraux au moyen de son commerce de loueur. Wilson ayant interrompu M. Bennett plusieurs fois, M. Bennett l'avertit personnellement d'avoir à se tenir tranquille. Il refusa de suivre ce conseil, parce qu'il était poussé par d'autres. Alors M. Bennett qui connaissait son passé lui cria, non pas " je t'ai déjà acheté," mais bien : " nous t'avons déjà acheté, nous pouvons le faire encore." (Rires et exclamations.)

Nos collègues d'en face ricannent. Ces choses ne les émeuvent guère. Mais patience, ils vont changer de physionomie dans un instant, ce qui ne fera pas de tort à quelques-uns.

Comme je l'ai déjà dit M. Bennett, connaissant le passé de cet homme, qui s'était vendu à celui qui lui louait ses attelages, lui cria : " Nous t'avons déjà acheté, nous pouvons le faire encore." N'était-ce pas la vérité? Je défie toute la droite de dire que ce que je viens de répéter n'est pas strictement conforme à la preuve. Alors, je prétends que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), n'a dit que la vérité. Pour avoir dit cette vérité, M. Bennett fut condamné par un jury à payer $100 de dommages-intérêts, ce qui fut payé sur l'heure.

L'honorable député de Cap-Breton ne réalise pas ces choses, car il ne comprend pas qu'un gentilhomme aille devant un tribunal et admette sa faute, tout en mentionnant l'exactitude de ses paroles, comme M. Bennett l'a fait. Douze jurys jugèrent cette accusation—pas des jurés comme ceux auxquels l'honorable député là-bas est accoutumé—mais douze jurés honnêtes, du comté de Simcoe. M. Bennett expliqua qu'il n'avait pas eu l'intention de proférer une diffamation criminelle contre Wilson, que toute sa pensée—et ceux qui l'ont entendu savent qu'il disait vrai—était de dénoncer publiquement la conduite du nommé Wilson, qui avait sans cesse changé de politique, au gré du plus offrant. M. Bennett dit : " J'admets avoir prononcé ces paroles et je le confesse devant le jury. Ce que vous jugerez

à propos de me faire payer au bénéfice de cet homme, après avoir pesé toutes les circonstances, je le ferai." Et combien le jury lui accorda-t-il? Il lui accorda $100 sur $10,000 qu'il réclamait.

M. SINCLAIR : L'honorable député veut-il me permettre une question?

M. LENNOX : Certainement.

M. SINCLAIR : Comment se fait-il que les douze jurés étaient conservateurs ?

M. LENNOX : Le comté de Simcoe est un des comtés les plus honnêtes du pays, et par conséquent n'est composé en grande partie que de conservateurs. Le jury assermenté à cette occasion était très intelligent...

M. McCOOL : L'honorable député voudrait-il...

M. LENNOX : Que l'honorable député attende une minute et il aura son tour. Le jury, dis-je, étant exceptionnellement intelligent, il est logique de conclure qu'il était composé de conservateurs.

A l'honorable député maintenant.

M. McCOOL: Etait-ce parce que les douze jurés étaient conservateurs que M. Bennett refusa de régler, espérant être exonéré par eux?

M. BENNETT : Avec la permission de l'honorable député (M. Lennox), je répondrai à l'honorable député (M. McCool) que je tiens à traiter courtoisement. L'on vint m'offrir, avant l'instruction de la cause, de régler, chaque partie payant ses frais, pourvu que je fisse des excuses. Je ne fis pas d'excuses. Je ne veux pas suivre l'exemple de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier).

M. LENNOX : Je dirai à l'honorable député là-bas, pour l'empêcher de se lever à tout propos pour rien, que plus il brassera cette affaire, moins il en sortira ce qu'il en espère.

Un DEPUTE : Clôture !

M. LENNOX : Je saurai aussi bien que l'honorable député, l'homme aux bidons à lait, quand m'arrêter. Je sais aussi quand commencer, ce que n'a pas su l'honorable député de Cap-Breton. Je n'accuserai personne d'un crime sans savoir sur quoi baser mon accusation. Et avant de me lancer dans une discussion comme celle-ci, je tâcherais de posséder au moins les rudiments du droit, que semble ignorer l'honorable député de Cap-Breton, qu'on me dit être avcoat.

Il a déclaré que l'honorable député (M. Bennett) avait été trouvé coupable de corruption par douze jurés. Mais, l'accusation porte au contraire que M. Bennett a accusé un individu de faits de corruption. Si cette accusation avait pu être prouvée, M. Bennett n'aurait pas pu être condamné du tout. Si l'honorable député de Cap-Breton, connaissait les principes du droit, il aurait su que si les faits de corruption avaient pu être prouvés, il n'y aurait pas eu de verdict dans cette affaire. Par ce que je viens d'entendre de la bouche de l'honorable député de Cap-Breton, il n'est pas très jaloux de sa réputation d'avocat.

Aimerait-il jeter les yeux sur son entourage à présent ? Va-t-il condamner la conduite d'un homme qui pratique comme avocat devant un tribunal dont le juge est sa créature—comme un ministre, par exemple ? Va-t-il le condamner ? Condamnera-t-il la conduite de l'honorable député d'Ottawa ? Non, il reste muet dans des discussions de ce genre. Il recommence ses tactiques de la dernière session. Je n'ai jamais vu l'honorable député prendre la parole dans le jour. Immanquablement vers cette heure, quelquefois un peu avant, mais généralement à cette heure avancée de la soirée, il commence à murmurer, et c'est l'avant-coureur de ses discours. Il se cache la tête sur son pupitre et lance des phrases désagréables, des expressions qui ne lui font pas honneur, comme par exemple : "A la porte !". ou bien : "Sortez de la salle" Plus tard, quand l'heure est passablement avancée,—je ne sais pas ce qui se passe dans son cerveau dans l'intervalle, je ne saurais le dire, je n'ai pas le don de la clairvoyance comme lui—quand il se fait tard, dis-je, il prend la parole. Nous avons fait cette remarque plusieurs fois dans les sessions passées. Il a été jusqu'ici comparativement tranquille, mais il semble vouloir recommencer. Je lui recommanderai de suivre le conseil de l'honorable ministre des Douanes, qui a tout mon respect, je lui conseillerai de ne plus se laisser induire en tentation.

M. ARMSTRONG : Je désire faire quelques observations avant la clôture de la discussion. Je regrette infiniment l'attaque injustifiable que l'honorable ministre des Finances a faite contre moi cet après-midi. Je me suis efforcé simplement de citer à l'attention de la Chambre des faits et des chiffres, avec prière au Gouvernement d'intervenir immédiatement dans le sens que je lui proposais. L'honorable ministre des Finances nous a dit que nous devions attendre. Neuf longues années se sont écoulées et rien n'a encore été fait. Il est plus que temps d'agir.

Après avoir entendu la Chambre se prononcer sur le loyalisme de l'honorable ministre des Finances, je crois que je n'ai pas d'excuses à lui faire pour mon patriotisme. Je veux, monsieur l'Orateur, comme je l'ai toujours voulu, que le marché canadien soit réservé aux Canadiens. J'ai le ferme espoir que le Gouvernement s'occupera sérieusement de modeler un tarif qui donnera satisfaction aux cultivateurs canadiens et améliorent la peu enviable situation

dans laquelle ils se trouvent. Je veux surtout faire remarquer au Gouvernement que le gouvernement des Etats-Unis a pu obtenir des concessions du gouvernement allemand, au cours du semestre écoulé, en employant des moyens appropriés. Mais notre gouvernement a fait preuve de négligence et d'indifférence à l'endroit des cultivateurs canadiens, de leurs intérêts et de leurs désirs.

Je regrette l'attitude que l'honorable député d'Oxford (M. M. S. Schell) a prise ce soir. Je sais que beaucoup de ses commettants l'ont invité à insister auprès du Gouvernement pour apporter quelque soulagement au cultivateur. De nouveau l'honorable ministre de l'Agriculture s'est prononcé contre le traitement privilégié pour les produits des cultivateur canadiens. Je suis convaincu que ceux-ci ne l'approuveront pas. J'ai appelé l'attention du Gouvernement sur cette question, pour me rendre au désir d'un grand nombre de mes correspondants et de pétitionnaires de toutes les parties du pays. Je me décharge maintenant de cette responsabilité sur le Gouvernement.

(La motion est adoptée.)

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Quelle sera, demain, la besogne de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Nous continuerons le débat sur la motion de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster).

M. TAYLOR : Et après cela ?

Sir WILFRID LAURIER : Après cela, je crois que nous lèverons la séance.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures trente-cinq minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 24 avril 1906.

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

### TRAITE AVEC LE JAPON.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je dépose sur le bureau de la Chambre le traité conclu avec le Japon ainsi que tous les documents qui s'y rapportent.

### MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

Sir WILFRID LAURIER remet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. ARMSTRONG.

M. L'ORATEUR donne lecture de ce message qui est ainsi conçu :

GREY.

Messieurs de la chambre des Communes,

J'ai reçu avec plaisir l'adresse que vous avez votée en réponse au discours du Trône, et je vous en remercie bien sincèrement.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 21 avril 1906.

### LA COMMISSION DES ASSURANCES.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je prierai le Gouvernement de nous laisser savoir où la commission des assurances en est rendue dans ses travaux, quand elle s'est réunie pour la dernière fois et quand elle doit reprendre ses séances. Je dois faire observer à ce propos qu'on nous a promis de nous fournir de temps à autre des copies des témoignages recueillis, mais jusqu'à présent nous n'en avons pas encore reçu.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette que le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) soit occupé à d'autres affaires en ce moment. Je vais le prier de répondre dès demain à mon honorable ami.

### DEMANDE DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Je reviens aux rapports sur lesquels j'ai appelé l'attention hier et au sujet desquels le Gouvernement n'a pas donné de réponse ; en a-t-il une à nous donner aujourd'hui ?

Sir WILFRID LAURIER: Pas aujourd'hui, et je le regrette.

M. R. L. BORDEN : Certains de ces rapports pressent un peu, notamment celui qui concerne la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et dont je demandais le dépôt dès le 14 mars dernier. Ainsi que je l'ai déjà dit deux ou trois fois, j'ai prévenu le département longtemps d'avance ; voici huit ou neuf semaines qu'il est saisi du désir de la Chambre, et la motion que j'ai présentée à ce propos est adoptée depuis environ un mois et demi. J'ignore ce que font les départements en ces sortes de matières ; mais si l'on s'y occupe des rapports dans l'ordre où ils sont demandés, il me semble que celui-ci aurait dû fixer l'attention avant aujourd'hui.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je regrette sincèrement que ce rapport ne soit pas prêt à être déposé. Le personnel du ministère n'est pas trop nombreux, et à cette époque-ci il est accablé de besogne.

M. R. L. BORDEN : Je sais, et il a été demandé un grand nombre de rapports.

M. OLIVER : Comme le dit mon l'honorable ami, la gauche en a demandé un grand nombre. Nous nous sommes efforcés d'en

préparer le plus possible, en commençant par ceux qui devaient prendre le moins de temps. C'est ce qui a retardé le dépôt des rapports dont la préparation demande plus de travail. Mais puisque l'honorable député (M. Borden) tient tout particulièrement à celui-là, je vais faire en sorte qu'il soit prêt sous le plus bref délai possible.

M. R. L. BORDEN : Sur la demande que me fit le premier ministre, je lui ai donné la liste des rapports dont nous avons un besoin pressant, et celui-là se trouve de ce nombre.

## SUITE DU DEBAT SUR LES OPERATIONS DE LA "NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY".

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. Fielding, l'invitant à se déclarer en comité des subsides, et sur la contre-proposition de M. Foster relative à la North Atlantic Trading Company.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : En parcourant le compte rendu des débats, je constate que lorsqu'il proposa la clôture de la séance, l'autre jour, le premier ministre a dit qu'il nous fallait vingt-quatre heures pour préparer la défense de notre cause.

Il m'est difficile de croire que mon très honorable ami ait pu prononcer de telles paroles. Je ne les ai certainement pas entendues. Il m'avait semblé que loin d'être sur la défensive, c'était nous qui marchions à l'assaut ; et au moment de la clôture de la séance, nous avions, si je ne me trompe, porté l'attaque sur tous les points : la forteresse que l'on considérait inexpugnable l'année dernière venait de se rendre. Le drapeau blanc flottait sur ce nouveau Port-Arthur, le général Stoessel—le ministre de l'Intérieur (M. Oliver)—sortait des fortifications, et à nous, qui représentons les Japonais victorieux, il ne restait plus qu'à jouir du triomphe de nos armes. En cet assaut, un facteur puissant s'était dressé devant le Gouvernement : l'opinion publique l'avait obligé d'abandonner l'attitude qu'il avait prise l'année dernière et de résilier un contrat que rien ne justifiait et que l'on avait toutes les raisons de croire marqué au coin de la fraude.

Tous les motifs que nous avions invoqués en vain l'année dernière pour en demander l'annulation semblent avoir exercé cette année une influence considérable sur le cabinet. Tous les faits—et nous les connaissons beaucoup mieux cette année que l'année dernière—nous les avions allégués ; et cependant, que n'a-t-on pas vu ? Le ministre de l'Intérieur et le Gouvernement se défendirent comme des tigres et refusèrent d'agréer la proposition de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) qui prétendait que le moment était venu de résilier ce contrat-là. Cette année, ils mettent un empressement extraordinaire à le résilier.

La seule excuse que le Gouvernement trouve à invoquer pour se justifier d'avoir passé un tel traité, c'est qu'un autre gouvernement avait implanté, il y a bientôt un quart de siècle, un régime semblable en matière d'immigration. Je dois dire tout d'abord que cette assertion pêche sous le rapport de l'exactitude. A cette époque-là, nos moyens d'activer l'immigration étaient ou n'étaient peut-être pas proportionnés aux besoins du pays ou aux idées que nous avons aujourd'hui ; mais ce qui est certain, c'est que les dépenses étaient moins fortes. En outre, nous traitions avec des agents d'immigration qui nous étaient connus, et il n'était payé de gratification que par rapport au nombre de billets vendus, ce qui permettait un contrôle effectif.

Il est une autre raison que le Gouvernement invoquait l'année dernière pour ne pas résilier le contrat. Il commit l'indélicatesse de faire peser la responsabilité du contrat sur un personnage qui eût bien été de taille à l'assumer, s'il avait pris part aux négociations qui ont abouti à la conclusion de cette affaire : j'ai nommé lord Strathcona. C'est sur cet homme que l'on a fait porter toutes les attaques de la gauche relativement au traité en question. Qu'on me permette de rappeler ici les paroles que prononçait à ce propos, l'année dernière mon honorable ami le ministre de l'Intérieur. Je vois à la page 9661 (v.f.) des "Débats" de l'année dernière que, parlant à l'appui de la motion faite par l'honorable député de Toronto-ouest, mon honorable collègue de Toronto-nord (M. Foster) s'exprima comme suit :

> Ces agents sont allés trouver M. Preston, j'imagine, et lui ont tenu à peu près ce langage . . .
>
> M. OLIVER : L'honorable député se trompe; au nom qu'il a mentionné, je le prie de substituer celui de lord Strathcona . . .

Plus loin, discutant à son tour la même motion, le premier ministre s'exprima dans les termes suivants :

> J'en viens maintenant à l'aspect pratique du contrat. Il fut conclu en premier lieu par lord Strathcona et renouvelé ensuite par M. Preston, avec les conditions posées par lord Strathcona.

Je conçois sans peine que peu de membres de cette Chambre se soient donnés la peine d'étudier la masse de documents se rattachant à cette affaire dont on a saisi cette année le comité de l'agriculture et celui des comptes publics. Ces documents sont très nombreux et ne sont pas classés d'une manière bien engageante pour ceux qui aimeraient les étudier. Je me suis néanmoins donné la peine de les lire; or, la seule conclusion à laquelle en puisse venir quiconque étudie ces pièces, c'est que lord Strathcona est, du commencement à la fin, resté absolument étranger à la conclusion de cette affaire. Les lettres que l'on trouve au nombre des documents—il y a lieu de présumer qu'il n'en existe pas d'autres—établissant au contraire que c'est M. Preston, et lui seul, qui, avec le sous-ministre d'alors, M. Smart, négocia avec les personnages mystérieux qui

bénéficièrent par la suite des avantages du contrat, qui parcourut le continent et s'entendit avec ces personnages que ne connaissait même pas lord Strathcona. La seule chose que fit le haut commissaire du Canada à Londres au cours de ces négociations, ce fut de prévenir M. Preston que le marché projeté tendait à violer les lois des pays au sein desquels ces personnages devaient déployer leur activité. Ayant consulté nos avocats à Londres, M. Preston savait que ce contrat était destiné à nous faire violer en cachette les lois relatives à l'immigration dans la plupart, sinon dans la totalité des pays auxquels s'appliquaient les stipulations du marché.

A cette époque-là, le ministre des Finances, s'il n'invoqua pas d'autre moyen de défense, ne poussa du moins pas la couardise au point de chercher à abriter le Gouvernement derrière les larges épaules de lord Strathcona et de faire retomber sur cet honorable personnage la responsabilité des méfaits de ceux qui organisèrent et exploitèrent cette affaire. Il sut néanmoins s'accrocher à une excuse assez ingénieuse. Voici ce qu'il disait le 13 juillet :

> Le document auquel j'ai fait allusion se trouve dans la liasse . . .

Il voulait parler de la protestation venue de Belgique.

> . . . et c'est une protestation contre la distribution de brochures par les compagnies de navigation, ainsi qu'une protestation contre le gouvernement canadien.
>
> Mon honorable mai prétend qu'il ne s'agit pas en l'espèce d'un contrat passé avec une compagnie de navigation honnête et digne de confiance ; il a raison assurément, car nulle compagnie de navigation qui se respecte n'oserait entreprendre une telle besogne qui n'est pas du domaine de son exploitation.

Il a donc convenu que les personnages quels qu'ils fussent, avec qui nous avons traité dans le temps ne jouissaientpas de la meilleure réputation et n'étaient pas dignes de notre entière confiance, et que, par conséquent, il fallait, en traitant avec eux, prendre plus de précautions qu'à l'ordinaire.

Mais que dire du ministre de l'Intérieur ? En vérité, ce n'est pas un, c'est trois Oliver que je vois. Il y a le bon Oliver, celui qui, cédant à la poussée de l'opinion publique, s'est orienté comme il convenait et est venu annoncer à la Chambre qu'il avait révoqué le traité après, sans doute, avoir été mis au fait de certains des agissements de cette association mystérieuse. Il y a le mauvais Oliver, celui qui, l'an dernier, en des circonstances analogues, alors que la Chambre était saisie d'une motion semblable à celle qui nous occupe en ce moment, ne dédaigna pas de venir se constituer le champion de ce traité. Il y a aussi l'excellent, le franc Oliver, celui qui, il y a trois ans, dénonçait ici même, en des termes que je vais me permettre de rappeler, la politique du Gouvernement en matière d'immigration et se prononçait en faveur d'un changement radical et immédiat dans cette politique, et disait qu'il fallait mettre fin sans plus de délai à la méthode qui prévalait quant au recrutement des immigrants sur le continent européen et qui entraînait une dépense si considérable de deniers publics.

A quelle cause faut-il attribuer cette volteface soudaine ? Pourquoi le Gouvernement s'empresse-t-il d'étouffer l'affaire, comme s'il s'agissait de détourner de nous la peste, au lieu d'attendre avec calme et dignité la fin de l'enquête qui se poursuit actuellement devant deux comités ? Cette précipitation est due à deux causes : la première, c'est que l'opinion publique s'est soulevée à la pensée qu'en un pays jouissant d'institutions constitutionnelles, où les gens se sont conquis la direction entière et absolue de la dépense des deniers publics après des siècles de luttes —c'est que la population est convaincue que nous devons, à l'époque où nous en sommes arrivés de notre existence nationale, nous opposer de toutes nos forces à la dépense des deniers publics lorsque ceux qui ont mission de répartir cette dépense refusent de dévoiler les noms de ceux à qui nous payons des sommes aussi considérables. Ce sentiment s'est répandu dans tout le pays et nous avons des preuves certaines qu'il a gagné jusqu'aux journaux de la droite, et c'est là que réside évidemment la principale sinon l'unique raison qui a déterminé le Gouvernement à se départir de l'attitude qu'il avait prise l'année dernière sur cette même question.

En second lieu, on est généralement convaincu, tant en cette Chambre qu'au dehors, que ce système savamment élaboré qui a occasionné une politique pleine de réticence et de mystère, ne cache rien moins qu'une odieuse escroquerie perpétrée par d'habiles faiseurs au détriment du Trésor public.

En présence des entraves que l'on mettait aux enquêtes instituées devant les comités parlementaires, en présence de la nature évasive des réponses données à toutes nos questions et des circonstances que nous révèlent les documents dont furent saisis les comités de l'Agriculture et de l'Immigration, pourquoi avons-nous exigé qu'une dépêche télégraphique fût expédiée à lord Strathcona ?

Et pourquoi s'est-on si fortement opposé au début à une demande qui semblait si juste et si légitime ? C'est que, chacun le savait, nous ne pouvions recevoir de lord Strathcona que des renseignements dignes de foi ; nous avions la conviction que s'il ne pouvait nous apprendre tout ce que, selon nous, nous avions droit de savoir, c'est-à-dire le nom, la nature et la composition de l'association ou de la compagnie avec laquelle nous traitions, il serait du moins en mesure de nous fournir des renseignements susceptibles de nous aider dans nos recherches. Or, qu'avons-nous reçu ? Que nous a appris le câblogramme de lord Strathco-

na ? Que depuis plus de quatre ans que nous faisons affaires avec cette compagnie, nous avons traité avec une association qui n'est pas solvable et contre laquelle nous ne pouvions exercer aucun recours, puisqu'elle n'avait pas acquis la personnalité civile.

Ce câblogramme nous apprenait en outre que depuis moins d'un an les personnages, quels qu'ils soient, que concernent ce contrat et cet arrangement sont allés se réfugier—devinera-t-on où ? Pas en Angleterre ni en Hollande ; ils ont jugé nécessaire de se glisser furtivement dans les îles de la Manche pour s'y faire constituer en société pensant, j'en suis sûr, qu'on n'irait jamais les dénicher là.

Monsieur l'Orateur, on sait qu'il n'y a pas bien des années l'Angleterre a établi des lois régissant les associations de la nature de celle-ci, des lois destinées à prévenir les fraudes commes celles que cette association a commises à l'égard de notre pays ; mais comme ces lois ne s'étendent pas aux îles de la Manche, ces fraudeurs, ces entrepreneurs d'affaires véreuses qui cherchent aujourd'hui à se soustraire à la lumière, se sont réfugiés en cet endroit pour s'y assurer l'existence civile tout en se mettant à l'abri des recherches. Or, qu'apprenons-nous ? En vertu de l'acte enregistré dont lord Strathcona nous a câblé sommairement les dispositions, il aurait été constitué et enregistré dans l'île de Guernesey une compagnie au capital de $15,000 divisé en 3,000 actions, et cet acte, qui est rédigé de façon à satisfaire tout juste à la lettre de la loi qui prévaut dans l'île révèle les noms de sept personnes dont chacune ne détient qu'une seule action de cette association connue sous le nom de North Atlantic Trading Company. Quels sont les autres actionnaires ? Quel sont les porteurs des 2,993 autres actions ? Quelles sont ces personnes dont nous avons raison et dont nous nous efforçons de découvrir les noms pour les porter devant le public ?

Nous savons bien qu'un hôtelier, un aubergiste ou un cabaretier est porteur d'une action, qu'il en est de même d'un ingénieur, d'un constructeur, de deux clercs d'avoués, des étudiants en droit, ainsi que d'un secrétaire autorisé et d'un maître clerc, tous gens auxquels on a pleinement raison de confier le soin délicat de nous envoyer des immigrants d'Europe, gens d'expérience, vraiment, et qui ont le plus grand intérêt à activer le mouvement que nous avons créé dans le but de nous assurer des immigrants venant du continent européen. Mais quels sont les autres actionnaires? Voilà la question que suggère le câblogramme reçu de lord Strathcona ; car loin d'éclaircir le mystère qui entoure cette affaire, la réponse franche et sincère que lord Strathcona a donnée à la question que nous lui avons posée ne fait que resserrer l'intrigue, épaissir les ténèbres et rendre plus ardent notre désir, le désir qu'ont tous ceux qui s'occupent de cette affaire, de découvrir quels sont, pour me servir de l'expression employée par M. Smart au cours de son interrogatoire devant le comité, les ouvriers secrets de cette odieuse machination.

Etant de ceux qui se sont donné la peine d'étudier avec soin les nombreux documents dont nos comités ont été saisis, que l'on me permette d'exposer ce qui, selon mon humble opinion, se dégage des témoignages et de cette masse de paperasses en désordre que l'on a jetées en pâture au comité ainsi que les conclusions auquelles, pour tout homme de bonne foi, conduisent l'étude de ces documents et l'interrogatoire de M. Smart. Quiconque étudie les documents que nous avons par devers nous ne peut en venir à d'autre conclusion que la suivante : c'est que dès qu'il fut arrivé en Angleterre, en 1899, M. Preston s'empressa, sans y avoir été apparemment autorisé par qui que ce soit, de filer vers le continent et d'y conclure de son propre chef, avec des gens dont les noms sont connus du cabinet, du gouvernement de ce pays, des arrangements à la faveur desquels, en quatre années, il a été payé à l'association, aux ouvriers secrets de la machination, aux "amis" pour me servir du terme employé dans ces lettres et ces documents, aux alliés, une somme de plus de $250,000, sans que ces gens aient fourni la moindre preuve acceptable ou légale qu'ils avaient fait quelque déboursé. Je conviens que tout enfant qui examinera les papiers en question y trouvera des états de dépense, mais ce sont des états qui ne trouveraient pas grâce devant une cour de justice, non plus qu'aux yeux d'actuaires ou de quiconque tiendrait à se rendre compte de l'exactitude de ces états.

La compagnie a bien préparé des états relatifs à la location de bureaux, mais M. Smart nous apprend qu'elle n'a pas un seul bureau sur le continent, qu'elle a loué une chambre à Amsterdam, que cette chambre est vacante et qu'il n'a pu y entrer ; et lorsqu'on lui demanda si la compagnie avait d'autres bureau sur le continent, il répondit que si elle en avait établi, elle eût bientôt été obligée d'en fermer les portes. Si les loyers ont occasionné des dépenses réelles, comment se fait-il qu'il n'a pas été déposé de pièces établissant que ces loyers ont été payés ?

La compagnie prétend avoir payé de fortes sommes à des agents, mais M. Smart jure qu'elle n'avait pas d'agents autorisés sur le continent, et que l'on cherche tant qu'on voudra, on ne trouvera rien qui établisse qu'elle a versé ces sommes à des agents sous forme d'appointements ou d'indemnité de déplacement. D'après ce que nous savons, n'avons-nous pas raison de dire que les prétentions de la compagnie sont dénuées de fondement ? Telle fut du moins l'opinion de l'auditeur général lorsqu'il fut invité pour la première fois à vérifier ces comptes-là.

Pour ce qui est de la publicité, il n'existe aucun récépissé pour démontrer qu'il en a

jamais été fait ou que la compagnie s'est imposé des dépenses de ce chef. Il n'est pas d'actuaire ou de comptable qui, après avoir parcouru ces documents, oserait affirmer qu'au cours des quatre années pendant lesquelles le gouvernement canadien lui a versé de fortes sommes, la compagnie a fait un seul sou de dépense dont elle ait droit d'exiger le remboursement.

L'enquête a révélé un autre fait que le proposeur de la présente motion (M. Foster) a signalé avec un rare bonheur. Depuis l'époque où M. Preston a conclu à Berlin et de son propre chef les premiers arrangements par lesquels il acceptait les propositions de la compagnie, le contrat a été modifié à trois reprises différentes, et chaque fois dans un sens de plus en plus favorable à la compagnie. Chose non moins extraordinaire, c'est que le Parlement ne fut jamais saisi ni du contrat primitif, ni des négociations qui le précédèrent ni des modifications qui y furent faites subséquemment.

Aux esprits capables d'apprécier sans parti pris l'importance de ces sortes de choses, je laisse le soin de dire si c'est là une manière convenable de diriger les affaires du pays en matière d'immigration ou en toute autre matière. Pour ceux qui se donnent la peine d'étudier les modifications successives que l'on a fait subir au contrat, il est facile de constater le désir manifeste de la part de la compagnie d'arracher au Gouvernement des concessions de plus en plus grandes ; et il se trouve qu'à la faveur du dernier amendement, que le Gouvernement n'a déposé qu'à la dernière heure et sous la poussée de l'opinion, la compagnie—peu importent la qualité ou les noms de ceux qui la composent—avait réussi à faire prolonger de dix années la validité de son contrat, c'est-à-dire de 1904 à 1914. De cette façon, nous nous trouvions tenus, sans que la députation, sans même, j'en suis sûr, que certains membres du cabinet eussent eu connaissance du fait ou l'eussent approuvé, de payer à la compagnie une somme dont il n'y a pas d'exagération à porter le chiffre à $1,000,000. Quels que soient les personnages qui composent cette compagnie, il est évident qu'ils exercent sur le Gouvernement une influence prépondérante.

L'enquête a encore révélé que M. Smart est allé quatre fois en Europe pour s'y occuper des questions d'immigration et qu'à chaque voyage, le fait est établi par son propre témoignage et par l'échange subséquent de correspondance, il n'eut de rapports qu'avec M. Preston et non avec lord Strathcona. Les membres de l'association, il les rencontra sur le continent et conféra avec eux, et chacun de ses voyages fut suivi de concessions de plus en plus avantageuses envers la compagnie.

Que l'on me permette de dire en passant combien il nous a été difficile d'obtenir des renseignements au comité de l'agriculture. Depuis l'origine, on s'est entêté, tant au comité qu'en cette Chambre, à nous refuser les informations demandées. Aux questions que nous avons posées ici on a donné des réponses incomplètes ; au comité, les témoins répondaient d'une manière peu satisfaisante ou ne répondaient même pas du tout. En tant que représentants du peuple, nous avions droit aux renseignements que nous demandions, mais on ne voulut pas nous les communiquer, et M. Smart lui-même a poussé l'audace jusqu'au point de refuser de dévoiler les noms des actionnaires de la compagnie, de ceux qu'elle cache, de ses officiers, des personnages qui reçoivent depuis quatre ans et qui pendant dix années encore devront recevoir du gouvernement canadien des sommes énormes d'argent. Et, monsieur l'Orateur, si contraire qu'elle soit à tout principe du gouvernement constitutionnel dans un pays libre, cette attitude de M. Smart fut approuvée par la majorité des membres du comité. Spectacle singulier, il nous fut donné de voir certains membres du comité couvrir de leur protestation un témoin méprisant ouvertement les droits que la constitution garantit aux représentants du peuple, des députés cherchant à démontrer en posant adroitement leurs questions que ce contrat était une excellente chose, et cela au moment même où le Gouvernement décidait de le révoquer parce que, ainsi que la chose avait été annoncée à la Chambre vendredi dernier, il était impossible de lui trouver une raison d'être.

Il est un autre fait que l'on ne perdra pas de vue, je le sais, mais sur lequel on ne saurait revenir en termes trop précis : c'est qu'au cours des quatre années en question, et à venir jusqu'au moment où nous avons enfin réussi à obtenir le dépôt du dernier contrat, l'ex-ministre de l'intérieur assistait aux séances de la Chambre, qu'il surveillait l'étude de son budget et se faisait ouvrir des crédits considérables sans qu'il nous eût jamais franchement et nettement exposé la nature des relations du Gouvernement avec cette compagnie ; c'est ainsi que lorsque le contrat fut enfin déposé sur le bureau de la Chambre, on découvrit que le papier sur lequel on en avait consigné les stipulations, celui que je tiens à la main, avait été déchiré de façon à supprimer les noms des personnages mystérieux avec qui le Gouvernement avait traité ; et malgré les plus louables de nos efforts, il nous a été jusqu'ici impossible de savoir quels sont les officiers de la compagnie qui ont effectivement négocié l'affaire.

Or, monsieur l'Orateur, que nous a révélé l'enquête au sujet de la North Atlantic Trading Company ? Nous avons découvert que cette compagnie fantôme ou ses agents, quels qu'ils soient, ne sont jamais venus en contact avec un seul émigrant. C'est là un point sur lequel on ne peut trop insister. Ces agents n'ont jamais vu un seul émigrant ; ils n'ont jamais pu juger si ceux qui venaient s'établir dans ce pays pour

devenir membres de la grande famille canadienne avaient les qualités nécessaires. Ces agents n'ont jamais eu l'occasion de dire à un seul immigrant qu'il devait venir s'établir au Canada. Jamais, dans aucun cas, cette compagnie n'a pu dire : Voici un immigrant bon, mauvais ou passable que nous avons envoyé au pays et pour lequel nous avons droit à notre prime pour l'ouvrage que nous avons fait. Les immigrants qui ont quitté le pays compris dans le traité fait avec la compagnie, n'avaient jamais vu celle-ci ou n'en n'avaient entendu parler ; mais s'ils appartenaient à la catégorie spécifiée dans le contrat, s'ils étaient des cultivateurs ou des domestiques, ou s'ils disaient qu'ils l'étaient, la compagnie recevait pour chaque immigrant la somme d'un louis par tête, hommes, femmes ou enfants.

Voilà, je crois, un point très important et nos collègues de droite auront de la difficulté à démontrer à la population qu'ils ont agi avec sagesse lorsqu'ils ont consenti à payer ces primes. Comme fait, la seule preuve qu'il y a que la compagnie avait le droit de retirer cet argent du Gouvernement, était le manifeste du steamer qui amenait ces immigrants au Canada. Ce manifeste lorsqu'il arrive au Canada est remis à l'agent de l'immigration qui le contresigne et l'envoie à Ottawa, où l'on porte au crédit de la compagnie tous les passagers compris dans les catégories ci-haut mentionnées venant de ces pays, et la compagnie est payée en conséquence.

Il y a dans cette question un autre aspect dont je veux parler immédiatement, parce que, quels que soient les avantages de ce marché, il me semble hors de tout doute que nous avons payé pendant toutes ces années pour un grand nombre d'immigrants dont la majorité sont passés aux Etats-Unis, ce qui fait qu'une grande partie de l'argent que nous avons dépensé a servi à envoyer des émigrants aux Etats-Unis. Les meilleurs immigrants qui sont venus de ces pays, ont passé aux Etats-Unis. Bien que M. Smart affirme que l'on a déduit ces immigrants, je ne trouve de preuve nulle part d'un contrôle régulier ou d'examen de ces immigrants dans aucun des documents que j'ai vus.

Je demande l'indulgence de la Chambre pour quelques instants pendant que je lirai un passage du rapport annuel du commissaire général de l'immigration des Etats-Unis pour l'exercice terminé le 30 juin dernier. Dans ce rapport on trouve le rapport de M. Clarke, l'agent général d'immigration des Etats-Unis. Nous trouvons à la page 67 du rapport que pendant l'année dernière on a passé la visite, à la frontière canadienne, de 40,488 immigrants venus d'Europe au Canada et qui sont passés aux Etats-Unis.

Mais on dira peut-être que ces immigrants étaient inscrits comme tels sur le manifeste du steamer, et que conséquemment ils n'ont jamais été portés au crédit de la compagnie. Ce n'est pas la conclusion à laquelle j'en arrive moi-même. Le rapport du commissaire Clarke mentionne trois catégories d'immigrants : il y a d'abord les immigrants à destination des Etats-Unis *via* le Canada ; l'année dernière on a passé la visite de 12,881 immigrants de cette catégorie.

Il y a une seconde catégorie qui est examinée à la frontière en vertu d'instructions spéciales contenues dans la circulaire n° 97. Cette catégorie comprend les immigrants à destination du Canada et qui dans le cours de l'année après leur arrivée au pays se décident à passer en visite pour entrer dans les Etats-Unis. Le chiffre de ceux-là, l'année dernière, s'est élevé à 9,142.

Il y a enfin la troisième catégorie de ceux qui, après une année expirée, bien qu'ils aient été originairement destinés au Canada, demandent à subir un examen en vertu de la circulaire n° 43 et passent aux Etats-Unis. L'année dernière on en a examiné 20,076 dans cette catégorie. Or quelqu'un peut-il dire au sujet de ces deux dernières catégories—et il y en a un très grand nombre qui venaient des pays compris dans la convention—que le nombre de ceux qui sont passés subséquemment aux Etats-Unis a été déduit du chiffre total.

Et s'il est vrai que l'on n'a jamais depuis le commencement de ces opérations soustrait le grand nombre d'immigrants qui sont d'abord venus au Canada et sont subséquemment passés aux Etats-Unis, nous avons payé pour ces immigrants une prime que nous avons le droit de nous faire rembourser.

Il y a aussi une quatrième catégorie d'immigrants qui a été récemment créée et qui comprend un très grand nombre de personnes. C'est la catégorie de ceux qui viennent au Canada, inscrits pour le Canada, et qui dans l'espace de dix jours déclarent qu'ils veulent passer aux Etats-Unis. Les recherches faites dans le bureau du commissaire américain indiquent qu'il arrive en moyenne par année au Canada un millier de ces immigrants qui, dans un délai de dix jours, se décident à passer aux Etats-Unis. A-t-on déduit ces immigrants ? Nous n'en avons aucune preuve.

Voyons maintenant s'il est possible de classifier les 40,488 immigrants qui sont venus d'Europe l'année dernière et qui sont passés par le Canada pour aller aux Etats-Unis. Il y avait 5,554 Anglais, 2,096 Finlandais, 2,124 Allemands, 4,777 Grecs, 698 Irlandais, 8,591 Italiens du sud, 6,373 Scandinaves, 1,845 Ecossais et 7,965 d'autres nationalités. Si vous enlevez de ce chiffre de 40,488, les Anglais, les Irlandais, les Italiens du sud et les Ecossais, et que vous laissiez les autres qui sont venus des pays compris dans la convention, vous trouverez qu'il nous est venu 24,199 immigrants de l'Europe continentale l'année dernière, qui se sont inscrits pour le Canada, et qui plus tard sont passés

aux Etats-Unis. Et sur ce chiffre de 24,000, 5,778 étaient des jardiniers, des ouvriers de ferme et des domestiques pour lesquels nous payons une prime en vertu de cette convention. C'est là, certainement, une question qui demande une enquête plus complète que celle qui a été faite jusqu'ici.

Cette enquête a révélé un point très étrange et d'une grande importance. Les lettres et les témoignages déposés devant le comité montrent que les opérations de cette compagnie sont en contrevention des lois des pays où elle opère. La Belgique a protesté, et si nous devons en croire le témoignage de M. Smart ce délit est passible d'emprisonnement. Est-il conforme à notre dignité, est-il juste, est-il dans notre intérêt ou non que nous donnions des subventions à des personnes inconnues et qui refusent de révéler leurs noms ? Est-il juste que nous subventionnions ces gens, qui doivent être considérés comme nos agents, pour se livrer dans les pays d'Europe avec lesquels nous sommes en bonnes relations à une propagande qui est défendue par les lois de ces pays, et qui les expose à une punition s'ils sont trop coupables ?

Une autre révélation de cette enquête, c'est que nous ne faisons pas nos paiements directement à cette compagnie. Des paiements s'élevant à la somme considérable de $250,000 ont été effectués en Angleterre. Je ne dis pas que dans chaque cas cet argent a été remis à M. Preston lui-même, mais il ne peut y avoir de doute que quelques-unes de ces remises lui ont été faites directement. D'autres ont été faites par lettres de change payables à la " North Atlantic Trading Company ", et d'autres ont été faites au bureau du commissaire à Londres. Mais je n'ai aucun doute que si l'on poursuit l'enquête, on découvrira que tous les paiements effectués au bureau de Londres sont passés par les mains de M. Preston. Si l'on examine la conduite singulière de M. Preston, et ce fait qu'il s'est constitué l'intermédiaire et l'agent dans toutes ces négociations, vu aussi la lettre que nous trouvons dans le dossier, lorsqu'il demande si instamment d'être payé et dans laquelle dit : " Il faut que vous envoyiez l'argent à la compagnie; je m'en vais à Hambourg et je ne veux pas me présenter au bureau sans que ce compte soit payé"; vu aussi plusieurs autres circonstances spéciales de la transaction, il est permis de supposer que M. Preston, outre les nombreux autres rôles qu'il a joués dans la question, a reçu lui-même quelques-unes des sommes considérables qui ont été payées et subséquemment transférées à cette compagnie mystérieuse.

Voilà ce que l'enquête nous a révélé jusqu'à présent, mais ce que nous avons prétendu tout le temps, c'est que nous avions le droit de connaître les membres de cette compagnie. Quels sont ceux avec lesquels nous traitons, auxquels nous avons donné de l'argent, et avec lesquels nous avons encore des comptes très importants à régler ? Le Gouvernement a changé d'attitude, maintenant qu'il a annulé la convention et admis qu'il avait fait un marché imprudent et peu sage, va-t-il nous faire connaître le personnel de la compagnie? La compagnie n'a été constituée que l'année dernière seulement et nous avons le droit de supposer qu'auparavant nous ne traitions qu'avec des particuliers. Quelles sont ces personnes? Le Gouvernement va-t-il nous les faire connaître ? Le chef du cabinet ne répond pas. Pourquoi reste-t-il silencieux? Y a-t-il quelques raisons de son refus de donner à la Chambre et au pays les renseignements qui sont demandés à grands cris et que nous avons le droit d'exiger ? J'attends une réponse.

Toujours le mutisme. Ceci me rappelle une scène dans Macbeth. Le Gouvernement veut-il absolument cacher ce meurtre, ou l'armoire va-t-elle s'ouvrir pour laisser apparaître le spectre ? Toujours le même silence et je crois que nous allons voir, avant de connaître la vérité, les os blanchis de ce fantôme tomber en poussière.

J'ai déjà parlé de la défectuosité absolue du système suivi au sujet de cette compagnie, système que tous ceux qui ont des connaissances en fait d'immigration condamneront certainement. Nous payons des agents pour un ouvrage qu'ils ne font pas. L'agent ne vient pas en contact avec l'immigrant et ne peut pas juger si ce dernier remplit les conditions requises pour faire un bon citoyen du pays. Je prétends donc que si l'on continue cette enquête comme il n'y a aucun doute qu'elle devrait l'être, nous découvrirons d'abord qu'il y avait d'autres raisons que la nature des travaux qui portaient le Gouvernement à refuser avec persistance de nous dire franchement les noms de ceux qui composent cette compagnie.

L'enquête révélera en deuxième lieu que la compagnie ne pourra pas démontrer qu'elle a dépensé l'argent qu'elle s'était engagée à dépenser pour favoriser l'immigration. Je défie la compagnie ou qui que ce soit en son nom de donner des preuves légales et acceptables qu'elle a dépensé $15,000 par année pendant l'existence de la convention, ou les sommes qu'elle s'est engagée à dépenser, et de démontrer d'une façon concluante devant un juge qu'elle a rempli fidèlement ses engagements. L'enquête démontrera qu'un très grand nombre des immigrants pour lesquels nous avons rémunéré cette compagnie ne sont pas resté au Canada, mais sont passés aux Etats-Unis.

Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a été très violent à l'égard de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), parce que celui-ci a parlé avec sévérité de l'absence de la Chambre de l'honorable ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton).

C'est le devoir des membres de cette Chambre de se traiter les uns les autres avec indulgence.

Mais il y a certainement quelque chose d'anormal et d'extraordinaire dans l'absence de l'ex-ministre de l'Intérieur chaque fois que la Chambre discute cette question, et pour ma part je n'hésite pas à dire, et je suis certain que plusieurs membres de cette Chambre diront comme moi, que lorsque le ministre de l'Intérieur actuel (M. Oliver), un ministre nouvellement nommé, et contre lequel il n'y avait eu aucun reproche dans le passé, a eu à justifier les circonstances malheureuses de cette convention, il était du devoir de l'ex-ministre de l'Intérieur d'assister aux séances de la Chambre et de lui donner toutes les explications que lui seul pouvait donner ; et s'il ne pouvait le faire, si son absence était réellement inévitable, qu'est-ce qui l'empêchait, je le demande, de communiquer avec la Chambre ou avec le ministre de l'Intérieur lui-même et de dire franchement : Vous êtes attaqué pour telle et telle chose, eh bien voici les faits.

Personne ne prétendra que c'est là une demande injuste, car l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) connaît tous les faits. M. Smart nous dit dans son témoignage, que dès le commencement, le ministre savait ce qui se passait, et qu'il avait l'approbation de son supérieur dans toutes ces transactions. Comment donc expliquer non seulement l'absence de l'honorable ministre mais l'absence de toute explication écrite ou autrement de sa part sur cette question qui, je crois, lui fait peu d'honneur, tout le monde l'admettra ?

Je ne veux pas prolonger cette discussion. Je veux seulement appeler l'attention de la Chambre sur les faits que l'enquête nous a révélés. Il semble incroyable de dire—je pouvais difficilement le croire moi-même—que le témoin en question soit venu déclarer devant un de nos comité, qu'il avait détruit tous ses papiers particuliers et toutes ses copies de lettres. Ce fait seul, s'il n'y en avait pas d'autre, suffirait pour exciter nos soupçons. Mais en présence de tout ce qui a été révélé d'autre part, malgré la mauvaise volonté évidente de faire connaître la vérité au sujet de cette affaire, je dis que la destruction de ces documents est une des circonstances les plus condamnables que l'on peut concevoir.

J'ai fait allusion il y a un instant, au " bon Oliver ". On me permettra de citer les paroles que cet honorable député prononçait, il y a quelques années lorsqu'il était simple membre de cette Chambre et non pas ministre de l'Intérieur; lorsqu'il était tout frais venu de l'Ouest et connaissait tous les besoins de ce pays. Je trouve à la page 8540 du hansard de l'année 1899, qu'il a prononcé les paroles suivantes :

Il serait très facile de noyer nos colonies canadiennes du Nord-Ouest dans les flots d'une population étrangère. Le danger existe, et il peut devenir très grave si on ne met un terme à cette immigration. Tous les territoires du Nord-Ouest sont menacés.

Puis à la page 8542 :

On dit que ces gens s'établissent là où d'autres ne le pourraient pas, mais dans la partie du pays que j'habite ils s'établissent dans des localités où d'autres se seraient établis en plus grand nombre si ces Galiciens n'étaient pas là. De fait, plusieurs colons ont quitté les endroits où ces gens venaient s'établir.

Une VOIX : Pourquoi ?

M. OLIVER : Parce que ce ne sont pas des gens d'un voisinage agréable.

M. MONK : Et en 1901, mon honorable ami parlait comme suit, à la page 2998 des " Débats " :

En ce qui a trait aux doukhobortses, je désire que tous ceux qui sont trop vertueux pour se conformer aux lois de ce pays, sont trop bons pour y demeurer, et nous n'en voulons à aucun prix.

Puis à la page 2999 du hansard de 901 :

La population de l'Ouest a des opinions plus arrêtées sur cette question d'immigration que sur n'importe quel autre sujet, et ce qu'elle désapprouve le plus fortement, c'est l'idée de peupler le pays de gens qui seront un obstacle à notre organisation et à notre progrès. Nous sommes allés là pour créer une nation, une civilisation, un régime social dont nous pourrions jouir, dont nous serions fiers et que nous pourrions transmettre à nos enfants ; et nous considérons comme injure l'idée d'être arrêtés par cette population slave, dans les efforts que nous faisons pour coloniser cette partie du pays.

Et en 1902, il disait :

Notre régime social, politique et religieux est celui que nous avons hérité de nos pères et sous l'empire duquel nous voulons continuer de vivre et de prospérer. S'il convient de travailler à organiser tous ces systèmes afin d'améliorer notre position sociale dans ce pays, il convient certainement de prendre les moyens nécessaires pour que nos efforts ne soient pas jusqu'à un certain point rendus infructueux par l'introduction au milieu de nous d'un élément qui est de nature à avoir un effet contraire. Si l'on peuple ces prairies avec des gens aux idées et aux aspirations différentes des nôtres, on travaille simplement à notre assujettissement, et on détourne le Canada de la destiné qui lu iavait été assignée par ses fondateurs et à la réalisation de laquelle nous croyons travailler . .Tout immigrant arrivant dans les territoires du Nord-Ouest, qui nous est inférieur au point de vue de ses connaissances en fait de gouvernement et dans ses idées de liberté, fait dommage à cette partie du pays . . . On a laissé entendre qu'une nouvelle politique allait être adoptée relativement à l'immigration venant des Iles-Britanniques. Je ne suis pas au courant des détails du système actuellement en vigueur, mais je ne crois pas qu'il soit possible d'en adopter un moins effectif que celui qui était en vigueur ces années dernières. Je crois que n'importe quel nouveau système que l'on établira sera une amélioration.

Monsieur l'Orateur, j'ai dit lorsque j'ai commencé mon discours que non seulement la résolution proposée à la Chambre soulevait cette question particulière de ce singulier arrangement, mais soulevant toute la question d'immigration. Tous les ans nous augmentons les dépenses de l'immigration. Comment cet argent est-il utilisé. Nous employons des agents en Europe et dans les Iles-Britanniques ; l'année dernière nous avons dépensé plus de $200,000 en publicité dans les Etats-Unis, et il y a dans les comptes de l'auditeur général un item de $30,000 payé à un seul journal pour un million d'exemplaires que l'on fait circuler dans les Etats-Unis. Je ne crains pas d'affirmer qu'une enquête impartiale et bien faite sur nos travaux d'immigration, non seulement sur le continent européen, au sujet duquel on a déjà commencé à lever un coin du voile, mais aussi dans les Etats-Unis et en Angleterre, montrera que le temps est arrivé de faire un changement complet dans nos méthodes.

Il n'y a aucun doute que nous devons abandonner de payer des primes à l'immigration. Cette méthode est usée, elle ne produit que des abus. Il faut qu'on l'abolisse sans délai ; elle coûte des centaines de milliers de dollars tous les ans et ne rapporte rien de bon au pays.

Si on me le permet, je donnerai lecture d'un extrait du rapport de l'inspecteur des prisons dans la province d'Ontario. Je cite ce rapport parce que je n'ai aucun doute qu'il pourrait être corroboré par les juges et par la police de la province de Québec ; enfin par tous ceux qui sont reliés de quelque façon avec l'audition des causes criminelles. Voici ce que je trouve dans le 36ème rapport annuel de l'inspecteur des prisons et institutions de charité pour l'année terminée le 30 septembre 1905.

> Il est évident que l'attention publique devrait être appelée sur le grand nombre d'immigrants peu acceptables et peu recommandables que l'on engage à venir s'établir dans l'Ontario. Nulle part ce fait a été plus constaté que dans la ville de Toronto où plus de la moitié des pauvres que l'on est obligé de secourir sont de ces immigrants. Lorsqu'ils arrivent ici on en prend bon soin, on les traite bien et on leur procure de l'emploi. Dans plusieurs cas, cependant, on constate qu'ils ne sont propres à rien, et lorsque l'hiver arrive ils se réfugient dans les villes et ne tardent à être à charge de nos institutions de charité Toute la faute de cet état de choses doit retomber sur le système défectueux qui permet et encourage l'immigration de personnes qui n'ont pas été bien choisies. La politique actuelle du service canadien d'immigration en Europe, semble être d'envoyer au Canada le plus grand nombre d'immigrants possible sans s'occuper de leur qualité. Le système actuel suivi par le gouvernement fédéral d'accorder des primes à des agents qui envoient au pays des gens sans les choisir, et qui sont absolument incapables de gagner leur vie ici, est absolument déplorable.

M. MONK.

Le rapport contient beaucoup d'autres considérations du même genre. J'ai devant moi d'autres documents à l'aide desquels, je pourrais démontrer que notre système de prime demande une réforme immédiate.

J'espère, monsieur l'Orateur, que non seulement le Gouvernement fera connaître tous les faits concernant la North Atlantic Trading Company, mais qu'il nous donnera aussi les noms de ceux qui ont eu cette entreprise à qui le Trésor a payé de si fortes sommes, et que l'enquête commencée sera continuée.

Je crois qu'il est grandement temps que nous adoptions, au Canada, le système qui a été suivi aux Etats-Unis en ces dernières années : repect de notre pays, désir d'empêcher l'entrée d'immigrants peu désirables, pas de secours, pas de publicité, pas d'invitation aux immigrants des autres pays, au contraire une attitude digne à l'égard du ces immigrants, en s'assurant avant leur entrée dans ce pays, qu'ils ne seront pas un élément de dégradation et de péril pour l'avenir du pays, et qu'ils sont sous tous rapports digne de devenir membres de cette grande nation.

M. DUNCAN ROSS (Yale-et-Cariboo) : L'honorable député de Jacques-Cartier se flatte d'appartenir au parti qui attaque. Je crois qu'il apprendra, avant que ce débat soit fini, qu'il appartient, au contraire, au parti qui est sur la défensive et qui n'a pas de défense. Cependant, je dois féliciter d'avoir remplacé l'ancien cliché du " vieux drapeau " par un rappel à la " courtoisie internationale ".

Autrefois, lorsque le parti conservateur avait une certaine prétention de posséder un programme, il avait l'habitude d'avoir pour cri le "vieux drapeau" lorsqu'il manquait d'arguments ; mais comme cet argument n'a pas de place ici, mon honorable ami lui a substitué celui de "courtoisie internationale". Il nous dit que la Chambre ne votera pas au roi les subsides dont il a besoin parce que la "North Atlantic Trading Company" a détruit cette "courtoisie internationale ".

Pourquoi, monsieur l'Orateur, tout ce bruit au sujet de la convention passée avec cette société ? Elle n'est pas nouvelle. Il y a plusieurs années qu'elle existe ; il y a plusieurs années que le Parlement en connaît l'existence.

Le rapport annuel du département de l'Agriculture pour l'exercice 1901-1902, ne contient pas moins de quatre, cinq et six pages concernant cette convention. Les conditions en vertu desquelles la " North Atlantic Trading Company" nous envoie des immigrants y sont décrites en détail. Je découvre aussi que pendant la même année le comité de l'agriculture et de la colonisation a discuté cette convention. Comment se fait-il que ce soit seulement dans la session de 1906 que les honorables membres de la gauche

ont découvert que c'était un mauvais marché, et que des circonstances suspectes l'entouraient de toutes parts ? Je vais vous en donner la raison. Il y a un mois, on a dit dans cette Chambre que le département de l'Intérieur s'occupait de reviser cette convention. La grande majorité des membres de cette Chambre savaient que le ministre de l'Intérieur avait trouvé que cette compagnie ne remplissait pas toutes les conditions de son engagement et qu'il faisait une enquête à ce sujet. Or, le parti conservateur a cru que c'était une occasion splendide pour lui de s'affirmer. Il a cru, bien que cette convention existât depuis cinq longues années, qu'il se présentait là une belle occasion de l'attaquer, et il s'est dit que s'il l'attaquait maintenant, il devancerait toute action que pourrait prendre le ministre de l'Intérieur et qu'il montrerait que c'est un mauvais marché. Or, pourquoi l'opposition n'a-t-elle pas pendant ces cinq longues années dit à la population de ce pays que cette convention était mauvaise ?

M. R. L. BORDEN : Nous l'avons dit l'année dernière. Nous avons demandé son annulation.

M. DUNCAN ROSS : Oh ! vous avez demandé cela. Je suis très heureux d'apprendre que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a bien voulu, dans les intérêts du pays, demander, l'année dernière, d'annuler une convention qui était en vigueur depuis quatre ans. Cependant, cela ne détruit pas mon argument que cette convention a été en vigueur pendant cinq ans et que l'opposition a eu amplement du temps pendant ces cinq années de soumettre la question au Parlement.

Le chef de l'opposition dit maintenant qu'il a proposé d'annuler la convention l'année dernière. Je ne savais pas cela. Je ne m'en souviens pas. Cependant, il me semble que, si la convention était mauvaise, cette discussion aurait dû avoir lieu longtemps avant qu'il fût connu des membres de cette Chambre que le ministre de l'Intérieur s'occupait de reviser cette convention.

Je ne suis pas de ceux qui croient qu'elle est bonne, et qu'elle servait bien les intérêts du pays ; il est facile aujourd'hui pour l'opposition de critiquer cette convention, mais les résultats sont là pour montrer qu'elle était avantageuse pour le pays. En effet, nous constatons que nous avons obtenu, en vertu de cette convention, des immigrants à un coût bien moindre que par aucun autre moyen qui était proposé pour activer l'immigration dans ce pays. Prenons les résultats de l'exercice 1904-1905. Nous trouvons qu'au cours de cet exercice l'immigration totale venant du continent européen a été de 35,923, et que l'immigration totale venant des pays énumérés dans la convention, a été de 28,596.

Le nombre total d'immigrants appartenant à la classe agricole qui sont venus au pays par l'exécution de cette convention, est de 13,554. L'immigration totale venant des pays désignés dans la convention est de 8,794. Le nombre d'immigrants cultivateurs de ces mêmes pays est de 6,167. Le département de l'Intérieur a accordé cette année-là pour ces immigrants la somme de $5,000. Le chiffre net des immigrants sur lesquels le Gouvernement a payé la prime, après déduction de 482 immigrants qui sont allés aux Etas-Unis et sur lesquels nous n'avons pas payé de primes, était de 11,905, formant un total de $57,858 pour laquelle somme nous avons reçu 13,076 immigrants qui nous ont coûté $4.42 par tête.

Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails relativement à l'exercice 1903-1904. Cette année-là nous avons payé des primes sur 11,790 immigrants, formant un total de $57,299 pour laquelle somme nous avons reçu 14,221 immigrants appartenant à la classe agricole, ce qui fait $4.03 par tête. En 1902-1903, nous avons reçu 11,049 immigrants appartenant à la classe agricole qui nous ont coûté $3.86 par tête. Pendant ces quatre années nous avons payé à cette compagnie, la somme de $216,555 en primes, et £750 par année, à titre de contribution dans le montant de £1,000 dépensé par la compagnie pour faire de la propagande dans le nord de l'Europe, ce qui fait une moyenne de $4.21 par chaque immigrant de la classe agricole que cette compagnie a expédié de ces pays au Canada.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), a dit l'autre soir : Mais pourquoi n'envoyons-nous pas nos propres agents d'immigration dans ces pays-là ? Pourquoi n'y distribuons-nous pas nous-mêmes nos brochures, nos affiches d'immigration ? Voyons quels ont été les résultats dans les pays où nous avons continué à faire de la propagande. Je vais donner les détails de ce que nous ont coûté nos immigrants venant des Iles-Britanniques pendant l'exercice 1903-1904. Le nombre total en a été de 50,374. Sur cela il y avait 17,570 cultivateurs, domestiques et ouvriers de ferme. La dépense totale de la propagande d'immigration pendant l'année 1904, a été de $236,000. Chaque immigrant qui nous est venu des Iles-Britanniques nous a coûté $4.68. Chaque immigrant cultivateur venant des Iles-Britanniques nous a coûté cette année-là $13.43, contre une moyenne de $4.21 pour la même catégorie d'immigrants venant de ces pays de l'Europe continentale.

Prenons la Belgique et la France où nous avons nos propres agents d'immigration. Voyons combien nous coûtent les immigrants dans ces deux pays.

Il nous est venu en tout en 1903-1904, 1,324 immigrants de France, et de Belgique 356, formant un total de 2,398. Parmi ces immigrants, 693 étaient des cultivateurs français et 347 des cultivateurs belges, soit un total de 1,039. Nous avons dépensé dans ces pays pour l'immigration la somme de $30,000. Chaque immigrant nous avait donc coûté

$12.50 par tête, et chaque immigrant cultivateur $28.87, au lieu de $4.21 que nous coûtent ceux de la North Atlantic Trading Company.

Voyons maintenant les chiffres pour les Etats-Unis. Nous avons dépensé dans ce pays, l'année dernière, la somme de $205,000, ce qui faisait une moyenne de $4.73 par immigrant cultivateur venant de ce pays au lieu de $4.21 pour ceux de la North Atlantic Trading Company. Vous voyez ainsi, monsieur l'Orateur, que dans tous les pays où cette méthode a été adoptée, les immigrants nous coûtent plus cher qu'en pays, au lieu de $4.21 pour ceux de la North vertu de la convention passée avec la compagnie en question.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), a dit aussi l'autre soir que ces pays du continent européen offraient un champ favorable à la propagande d'immigration de cette compagnie :

> Dans la plupart de ces pays les impôts sont écrasants, ce qui tend à chasser la population vers les pays plus libres et une vie plus facile. Dans ces pays, il existe de très vives animosités religieuses ou de race qui vont parfois jusqu'à la violence et même au meurtre, et qui engagent nombre de leurs habitants à chercher un refuge dans des pays plus libres.

Or, monsieur l'Orateur, le député de Toronto-nord (M. Foster) voudra-t-il dire si ces conditions sont devenues plus mauvaises depuis que ce marché a été conclu ? La persécution est-elle plus vive depuis que ce contrat a été signé? Le fisc est-il devenu plus exigeant? Or, que voyons-nous? Avant que ce marché eût été conclu, en 1898, il nous arrivait des pays en question 5,499 immigrants. En l'année 1903, après la conclusion de cet arrangement, il nous en est arrivé 27,048. Que l'honorable député (M. Foster) cherche quelque autre explication de l'existence de ce courant d'immigration à provenance de ces pays, car les conditions étaient les mêmes en 1898 qu'aujourd'hui. Deux facteurs ont contribué principalement à la colonisation du Nord-Ouest : l'un, c'est le marché conclu avec la compagnie North Atlantic Trading, l'autre c'est le marché conclu avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

Je ne suis pas un de ces partisans fanatiques qui refusent de reconnaître aucun mérite chez un adversaire. Je reconnais volontiers qu'aucune de ces mesures n'avait un caractère très original ; nous les avons empruntées l'une et l'autre au parti conservateur. Nous n'avons pas été les premiers à recruter des immigrants sur le continent européen, non plus qu'à payer des primes pour leur recrutement. Cet éminent homme d'Etat canadien, sir Charles Tupper a le mérite d'avoir inauguré ce plan. Il offrit des primes aux agents des compagnies de navigation pour le recrutement d'immigrants sur le continent d'Europe. Bien plus, il y envoya son employé John Dyke y raccoler des immigrants pour le compte du Canada; et pour tout résultat ce pauvre M. Dyke fut condamné à la prison et passa six longs mois dans un cachot de la Hongrie avant que le gouvernement anglais pût l'en faire sortir. Lorsque le parti libéral arriva aux affaires, il perfectionna ce plan, qui devint ainsi susceptible d'exécution, et il devint dès lors possible de recruter des immigrants dans ces pays sans que personne s'exposât à être jeté en prison.

M. WARD : Parce qu'on ne pouvait trouver personne.

M. SPROULE : On n'aurait pas pu les trouver même avec un mandat de recherche.

M. DUNCAN ROSS : Qui voulez-vous trouver ?

M. WARD : La compagnie North Atlantic Trading.

M. DUNCAN ROSS : Fort bien je traiterai cette question plus tard. L'honorable député de Toronto-nord s'est beaucoup amusé de ce que les promoteurs de cette compagnie étaient un hôtelier, des clercs d'avocats et autres personnes de cette sorte. Mais je n'ai qu'à aller au bureau d'enregistrement des compagnies à fonds social dans la ville de Victoria, et j'y relèverai les noms d'au moins une demi-douzaine de compagnies dans lesquelles l'honorable député (M. Foster) est intéressé et dont les membres fondateurs seraient les typographes employés dans les bureaux où ont été imprimés les statuts de la société, et autres personnes que l'on a trouvées à proximité. L'honorable député n'ignore certainement pas que, lorsqu'il s'agit simplement d'autoriser une compagnie à fonds social, on ne met pas un soin particulier dans le choix des noms des actionnaires à mettre au bas du document. Et soit dit en passant, si je voulais m'en donner la peine, je pourrais compter une bien triste histoire (histoire presque aussi lamentable que celle relative au bureau d'Amsterdam de la compagnie North Atlantic Trading) sur le succès des entreprises d'exploitation minière de l'honorable député de Toronto-nord.

M. FOSTER : Je ne suis pas seul.

M. DUNCAN ROSS : Il est un autre aspect de cette question, monsieur l'Orateur, que je désire signaler brièvement. L'honorable député (M. Foster) a évidemment pris le parti de dénigrer le travail du département de l'Intérieur, et il est bien évident qu'en agissant ainsi il a affolé le parti conservateur. Encore tout récemment, il discutait ici le marché conclu avec la compagnie dite " Saskatchewan Valley Land "; et encore ici je reconnais au parti conservateur le mérite d'avoir inauguré ce mode d'attirer des immigrants au Nord-Ouest par le moyen de compagnies de colonisation. Sous le régime conservateur, il a existé nombre de ces compagnies, probablement vingt en tout. Mais le point faible de ces compagnies de

colonisation c'est qu'elles ne donnaient aucun résultat. Du temps où l'honorable député de Toronto-nord était au pouvoir, les terres étaient bien attribuées à ses amis, mais le Nord-Ouest n'en recevait pas plus de colons.

Le gouvernement libéral a conclu des arrangements avec une compagnie de colonisation, savoir : la "Saskatchewan Valley Land Company." Il a fait un marché avec des hommes d'affaires, familiers avec le travail de recrutement de colons d'une bonne classe et leur établissement sur des terres ; et le résultat nous a valu des immigrants. Ils ont attiré vers notre pays des colons disposant de certaines avances, ayant de l'expérience, au fait des conditions du Nord-Ouest, colons qui firent l'acquisition de terrains et réussirent dans leurs opérations agricoles, colons qui purent envoyer de bonnes nouvelles à leurs amis restés aux Etats-Unis. Et c'est de cette manière qu'il s'est établi vers le Nord-Ouest un courant d'immigration à provenance de la république voisine, presque suffisant pour contrebalancer la perte de tant de nobles enfants du Canada qui nous avaient quittés durant les jours sombres du régime conservateur. Je m'en vais dire quelques mots de certaines entreprises de colonisation ou d'immigration du gouvernement conservateur et dont l'honorable député (M. Foster) faisait partie. Prenons d'abord la compagnie dite Temperance Colonization Society, (à resp. limitée), qui comprenait quelques amis politiques très chers au cœur de l'honorabe député. Cette société conclut un marché avec le gouvernement conservateur aux termes duquel celui-ci lui donna 217,000 acres de terre à la condition suivante :

Coloniser cette étendue de terre dans l'espace de cinq ans à partir de la date du contrat, en établissant deux colons sur des homesteads dans chacune des sections à numéros pairs, et deux colons sur chacune des sections à numéros impairs.

Ce marché fut conclu à une époque où l'honorable député (M. Foster) nourrissait un préjugé en faveur de l'eau froide ; et il désirait tout particulièrement que la "Temperance Colonization Society" reçut ces 217,000 acres dans le Nord-Ouest. Elle obtint cette étendue de terre. Qu'arriva-t-il en 1891, alors que l'honorable député de Toronto-nord faisait partie du cabinet ? Ecoutez l'histoire lamentable de la Temperance Colonization Society, telle qu'on la trouve exposée dans ce décret du conseil émis le 21 avril 1891. Dans l'intervalle, l'honorable député avait eu un moment de faiblesse, avait pris l'eau froide en aversion, et la Temperance Society ne prospéra guère dans l'Ouest. Voyons ce qu'il advint des terres. L'histoire en est racontée dans le décret en conseil. D'après le rapport de M. Rufus Stephenson, inspecteur des compagnies de colonisation, il y avait en 1887, un an après que le marché eut été conclu, 90 colons sérieux sur les terres accordées à cette société ; et quatre ans après, à ce que nous dit M. Stephenson, avec un grand éclat de voix, cette compagnie avait réussi à recruter onze nouveaux colons, soit un total de 101.

Et le Gouvernement fut tellement reconnaissant envers cette compagnie d'avoir, dans cette période de cinq ans, établi 101 colons sur 217,000 acres de terre, que, par décret en Conseil, il accordera à la compagnie une prime de $100,000 pour l'avoir fait. L'honorable député de Toronto-nord se voile la face parce qu'il est accordé une prime de $4.09 par tête pour le recrutement d'immigrants sur le continent européen; mais il a accordé sans sourciller à la société de colonisation de tempérance une prime de $1,000 par tête pour le recrutement de ses colons.

Mais ce n'est pas tout. La compagnie voulut se faire payer un compte de frais par rapport à l'établissement de ces 101 colons; je le trouve dans le décret en conseil, il s'élève à la somme de $222,737.18, L'honorable député de Toronto-nord lui-même trouva ici qu'on allait trop loin; on se contenta donc d'un chiffre rond et la compagnie reçut une subvention de $100,000 à valoir sur le prix de 100,000 acres de terre.

Et qu'est-il advenu des terres ? Elles sont restées inoccupées jusqu'à ce que le gouvernement actuel soit arrivé au pouvoir. La société ne pouvait pas les vendre, elle n'en pouvait rien faire; mais dès que le gouvernement actuel eût pris l'initiative d'une campagne méthodique et suivie de colonisation dans le Nord-Ouest, dès qu'il eut conclu un marché avec la compagnie North Atlantic Trading, dès qu'il eut fait un arrangement avec la compagnie Saskatchewan Valley Land, dès qu'un courant d'immigration se fut établi vers cette région, les amis de l'honorable député de Toronto-nord vendirent leurs terres. Rendez-vous dans le bureau de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), qu'y verrez-vous ? Vous y verrez vendre les terres de cette société de tempérance du Nord-Ouest sous les noms des fidéicommissaires suivants : M. E. B. Osler, M. Charles Bailey Powell, M. J. C. White, M. A. M. Nanton ; et à quel prix vendent-ils ces terres ? Est-ce à $7 ou $8 de l'acre, chiffre qui, l'autre jour, remplissait d'horreur l'honorable député de Toronto-nord ? Allons donc ! Ils vendent ces terres concédées gratuitement par le gouvernement conservateur à la Temperance Colonization Society, moyennant $75 ou $100 du pied de front dans la ville de Saskatoon; soit au prix de $1,500 ou $2,000 de l'acre. L'honorable député de Toronto-nord jette les hauts cris parce que la compagnie Saskatchewan Valley Land vend ses terres moyennant $7 ou $8 de l'acre; mais il n'a pas un mot à dire quand ses chers amis conservateurs vendent au prix de $1,500 ou $2,000 de l'acre des terres acquises en violation d'un marché conclu avec le gouvernement conservateur. Des particuliers qui exploitent aujourd'hui

cette Temperance Colonization Society établie par ces honorables députés de la gauche sont E. B. Osler, Charles Bailie Powell, J. C. White et A. M. Nanton.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député aura peut-être l'obligeance de nous dire maintenant les noms des directeurs de la compagnie North Atlantic Trading ?

M. DUNCAN ROSS : Je ne connais pas les noms des directeurs de la compagnie North Atlantic Trading, et je ne tiens pas à les connaître. La seule question qui me préoccupe, c'est de savoir s'ils ont gagné l'argent qui leur a été payé.

Cela m'amène à considérer un autre aspect de la question relative au marché conclu avec la compagnie North Atlantic Trading. L'honorable député de Toronto-nord et l'honorable député de Jacques-Cartier se sont demandé si cette compagnie avait bien le mérite d'avoir recruté les immigrants qui nous sont venus de ces pays européens. Ils se demandent si c'est en conséquence du travail exécuté par la compagnie, des brochures qu'elle a distribuées, des bureaux qu'elle a ouverts et de la propagande qu'elle a faite dans ces pays, que ces immigrants se sont dirigées vers le Canada. Or, monsieur l'Orateur, a-t-il jamais été posé question aussi absurde ? Son absurdité est vraiment dans le genre Foster. Il existe à Montréal une maison qui fabrique des chaussures, la " Slater Shoe Company ". Elle dépense près de $1,000,000 par année en annonces. M. Slater va-t-il cesser d'annoncer parce que John Jones de Metlakatla, dans la Colombie-Anglaise, ne lui écrit pas une lettre dans ce sens-ci: Cher monsieur Slater, j'ai vu votre annonce dans tel et tel journal et je m'en vais acheter de vos chaussures "? M. Slater ne saurait dans un seul cas probablement retrouver le lien qui rattache l'annonce à la vente; mais il sait qu'il vend des chaussures, et il continue à annoncer. Nous savions qu'il nous arrivait des immigrants, et nous avons continué à faire des affaires avec la compagnie North Atlantic Trading.

Mais j'ai encore quelque chose à dire de l'honorable député de Toronto-nord et de son programme de la " terre au colon ". Je constate que depuis qu'il séjourne dans les froides régions de l'opposition il s'est mis à exploiter pour son propre compte, et celui de ses amis, les connaissances spéciales acquises par lui concernant les concessions de terres dans le Nord-Ouest à l'époque où il faisait partie du cabinet. Je constate qu'il y a quelques années lui et ses amis obtinrent possession de 40,000 acres de terre attenant au village de Tisdale, dans la province de Saskatchewan, sur le parcours du chemin de fer canadien du Nord.

Ils firent l'acquisition des sections à numéros impairs comme des sections à numéros pairs, c'est-à-dire de la superficie complète de deux townships à l'exception des terrains de la compagnie de la baie d'Hudson et de ceux réservés pour les écoles. Bien que les propriétaires de terrains dans les townships contigus lui aient proposé plusieurs fois de lui acheter les sections à numéros pairs afin de pouvoir les concéder en homesteads, et lui aient offert dans ce but de lui donner le choix de terres aussi bonnes ou même meilleures parmi celles en leur possession, en dépit de ces offres et des protestations des intéressés, et au grand détriment du village de Tisdale, il n'a jamais voulu s'en déposséder ; et la conséquence, c'est qu'il ne se trouve pas un seul colon dans aucun de ces townships. L'honorable député de Toronto-nord a aujourd'hui la distinction d'être l'administrateur des seuls deux townships de terres arables entre Winnipeg et Prince-Albert qui ne soient pas colonisés et pour lesquels il demande de $3 à $4 de plus que le prix courant. Et c'est ce même honorable député qui fait tant de bruit en cette Chambre au sujet de la question de la terre au colon.

Mais il est une autre concession de terrains dans laquelle l'honorable député de Toronto-nord est intéressé. Il y a quelques années, alors qu'une certaine compagnie de chemin de fer craignait beaucoup que le monopole qu'elle s'était assurée du gouvernement conservateur et dont elle avait joui durant un bon nombre d'années ne lui fût enlevé de quelque mystérieuse manière, certains membres du parti conservateur en cette Chambre obtinrent possession de quelque 200,000 acres des terres du chemin de fer canadien du Pacifique au Nord-Ouest.

N'ayant pas l'expérience de l'honorable député de Toronto-nord concernant le commerce des terres, ils lui demandèrent sur-le-champ de gérer l'entreprise, et à peine y avait-il mis la main qu'il en sortit un nouveau nid de traîtres, un nid de traîtres recruté parmi les spéculateurs en terrain ; et ces pauvres députés qui n'étaient pas gens d'expérience, comme l'étaient l'honorable député de Toronto-nord, l'honorable M. le docteur Montague, M. John A. McGillivray, ancien député, M. Robert Birmingham et M. J. H. Spence, furent jetés hors du nid. Or, ces messieurs cherchent à y revenir en recourant à la loi. J'ai à la main la déclaration dans la cause de A. A. Lefurgey, W. H. Bennett. (Exclamations.) Ce nom semble assez familier. J'imagine que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) cherchait à s'assurer une concession comme fiche de consolation pour n'avoir eu aucune part dans la distribution de terres domaniales faite quelques années auparavant. A. A. Lefurgey, W. H. Bennett et Arthur Penthin sont demandeurs contre "The Great West Land Company", (à responsabilité limitée), Rufus Pope et George W. Fowler, défendeurs. La lecture de ce document me donne l'impression très vive que les conservateurs, même dans leurs achats et spéculations de terrains, se défient les uns des autres. Tout alla bien cependant jusqu'à ce qu'ils fussent tombés

sous l'influence funeste de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Jusque-là la famille vivait en paix, mais à peine se fut-il mêlé de l'affaire, que les associés durent s'adresser aux tribunaux en vue de faire déterminer leurs droits respectifs. Or, que voyons-nous ? Dans la déclaration, les demandeurs allèguent qu'il s'était formé un syndicat composé seulement de cinq membres, savoir : MM. Lefurgey, Bennett, Penthin, Pope et Fowler. On se proposait au début de composer le syndicat de dix personnes, mais comme tout marchait admirablement bien, on décida que ce serait assez de cinq associés. MM. Pope et Fowler, étant les membres les plus avisés du syndicat, administrèrent l'entreprise et achetèrent du Pacifique Canadien 200,000 acres dans le Nord-Ouest.

Les demandeurs,—voilà le hic.— à la demande de Pope et Fowler contribuèrent leur part de deniers en vue de solder le prix d'achat de ces terres. Pope et Fowler vendirent une partie des terres en question à un syndicat du nom de "New Ontario Farm and Town Site". Ce syndicat à son tour vendit ces terres, soit 202,572 acres et quarante-neuf centièmes à une compagnie dite "The Great West Land Company" à responsabilité limitée). Cette dernière compagnie se composait de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et d'amis conservateurs en disponibilité d'emploi, MM. le docteur Montague, John A. McGillivray, Robert Birmingham et J. A. Spence, lequel avait été, je crois, libéral naguère, mais, étant devenu adepte du culte fostérien, se transforma bientôt en un conservateur à toute épreuve. Ce furent là les particuliers qui formèrent la compagnie "Great West Land". Les demandeurs allèguent que le syndicat, ainsi composé de cinq personnes devait recevoir en considération des terres ainsi cédées à la compagnie "Great West Land", pour $63.320 d'actions dans le fonds social de cette compagnie, outre une forte somme d'argent.

Les actions de la compagnie " Great West Land " n'ont pas encore été émises et messieurs Pope et Fowler réclament les sept dixièmes du futur fonds social ; mais les demandeurs allèguent qu'il n'ont droit qu'à un cinquième chacun de ce fonds. La déclaration allègue de plus que Pope et Fowler ont reçu de la compagnie défenderesse, à compte de ladite vente, $50,484.36, et prétendent avoir le droit de retenir à titre de commission sur ladite vente la somme de $20,000, abstraction faite des sept dixièmes du résidu à répartir entre les membres du syndicat.

Ces messieurs prenaient d'abord $20,000, puis sept dixièmes du résidu et le restant devait être divisé entre les membres du syndicat. Et nos pauvres chers amis de l'île du Prince-Edouard et de Simcoe-est se trouveront ainsi à venir les derniers. N'oublions pas que ces derniers prétendent avoir versé leur part du prix d'achat et voyons quel est le plaidoyer de Pope et Fowler. Ils vont jusqu'à nier qu'il ait été formé un syndicat de cinq membres ; ils nient que les demandeurs aient fait aucun versement d'argent.

Ils allèguent que le syndicat avait été formé de dix personnes, en vue de l'achat de 193,937 acres de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, le long de la rivière Saskatchewan du Nord, moyennant $3.50 de l'acre, dans lesquelles terres les demandeurs avaient chacun un intérêt d'un dixième et devaient contribuer un dixième de la dépense. Ils allèguent que le Canadien du Pacifique consentit à leur céder ces terres grâce à leurs seuls efforts. Je me demande quels efforts ils ont pu faire pour obtenir ces terrains pour à peu près $3 de l'acre de moins que le prix courant.

Mais voici le détail intéressant. Les défendeurs allèguent que les demandeurs n'ont contribué que $200 chacun, et n'ont rien fait pour assurer au syndicat la concession de ces terres. Vous observerez pourtant que, dans leur déclaration, les demandeurs prétendent avoir fourni leur part. S'ils disent la vérité, chacun des membres de ce syndicat de cinq n'a déboursé que $200, et, grâce aux manigances de l'honorable député de Toronto-nord, ils ont vendu à cette compagnie quelque 200,000 acres de terre du Canadien du Pacifique à un bénéfice d'un dollar de l'acre. On pourrait croire qu'ils se seraient contentés de cela. Mais non, l'honorable député de Toronto-nord ne se mêle de rien sans qu'il se forme un nid de traîtres. Il ne voulait pas partager sur un pied d'égalité ; il tenait à se débarrasser des deux néophytes dont la présence dans le même nid que lui-même, le docteur Montagne. M. Birmingham et les autres, lui était insupportable.

Maintenant, monsieur l'Orateur, en ce qui regarde la compagnie " North Atlantic Trading", j'ai pris la peine de suivre de très près l'enquête faite devant le comité de l'Agriculture et de la colonisation, et je me suis efforcé d'obtenir le plus de renseignements possible au sujet de ce marché.

M. SAM. HUGHES : De quel marché.

M. DUNCAN ROSS : Je parle du marché conclu avec la compagnie " North Atlantic Trading." L'honorable député en a entendu parler avant aujourd'hui, j'imagine. Et je dois dire que si le ministre de l'Intérieur a jugé nécessaire, vu que l'on avait enfreint les stipulations du contrat, de donner avis de son annulation, ce marché n'en était pas moins pour le plus grand avantage du Canada. Le marché en lui-même était bon, mais naturellement c'est au ministre de l'Intérieur de dire si les conditions en ont été observées ou non. Et, en dépit des attaques dirigées par l'honorable député de Toronto-nord contre l'ancien ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et contre l'ancien sous-ministre de ce département, je dois dire qu'en ce qui regarde l'Ouest, rien n'a donné autant de force au Gouvernement actuel que son administration du département de l'In-

térieur, et qu'on ne reconnaît à personne autant qu'à ces deux messieurs le mérite d'avoir inauguré une ère de progrès et de développement à cet égard. Il est facile pour l'honorable député de Toronto-nord de vilipender l'ex-ministre de l'Intérieur en son absence ; mais qu'il se rende dans l'Ouest et il constatera quelle haute opinion les habitants de cette région ont de ce ministre et de sa gestion des affaires de ce département.

Qu'il considère l'enseignement qui se dégage du résultat des élections partielles de ces mois derniers. Deux partisans du gouvernement actuel ont été élus par acclamation, et encore hier, il a été présenté en cette Chambre un député nouvellement élu ami du Gouvernement et dont l'adversaire avait dû perdre son dépôt. C'est là la meilleure réponse à ces vitupérations lancées à la tête de l'ex-ministre de l'Intérieur.

Au sujet de ce marché, je dirai que nous, dans l'Ouest, sommes entrés dans une ère de développement des chemins de fer telle que ce pays n'en a pas encore connue. Le Canadien du Pacifique est à construire des centaines de milles de chemin de fer dans l'Ouest. Le Grand-Tronc-Pacifique, autre chemin de fer transcontinental, est en voie de construction. M. J. J. Hill annonce qu'il doit construire un autre transcontinental canadien. La compagnie de chemin de fer Chicago-Milwaukee-et-Saint-Paul construit une ligne depuis la rivière Missouri jusqu'au littoral. Et nombre d'autres voies ferrées sont à l'état de projet dans cette région. Or, en ce qui regarde le Grand-Tronc-Pacifique, je prétends que les fortes sommes qui vont être dépensées pour l'établissement de cette ligne devraient être appliquées de manière à assurer au Canada un nouvel apport d'immigrants susceptibles de faire les meilleurs des citoyens.

De nos jours il n'y a que deux catégories d'immigrants qui fournissent des terrassiers pour la construction des chemins de fer ; il va nous falloir recourir à l'une ou l'autre de ces classes. L'une se recrute chez les Finlandais, les Suédois et autres peuples du Nord ; l'autre se recrute chez les Italiens, peuple de l'Europe méridionale. On annonçait hier que M. J. D. McArthur aurait besoin d'au moins 10,000 hommes pour mener à bien son entreprise de Winnipeg à la jonction supérieure. Je n'hésite pas à dire qu'il faudrait une équipe de 100,000 hommes pour construire le Grand-Tronc-Pacifique dans la période stipulée au contrat. Où va-t-on se procurer ces hommes ? Si vous détruisez votre système réglementaire de recrutement d'immigrants pour le Canada, vos entrepreneurs de chemins de fer vont prendre l'initiative de ce recrutement ; et si vous leur fixez une date pour le parachèvement de leurs travaux, vous ne sauriez les contraindre à recruter leurs terrassiers dans tel pays plutôt que dans tel autre. Ils feront venir des Italiens, parce qu'il leur sera plus facile de se les procurer. Et ces Italiens, au lieu de s'établir à la campagne, s'agglomèreront dans les villes et deviendront une menace pour les autres habitants de ces centres. D'autre part, si les immigrants de ces autres pays trouvent de l'emploi sur nos chemins de fer, ils se dirigeront vers notre pays et coloniseront nos terres. Pour ma part, j'aimerais que les immigrants que nous ferons venir pour construire ces voies ferrées fussent de la même classe que ceux qui ont établi le Minnesota, aujourd'hui l'un des états les plus prospères de l'Union américaine. J'espère donc que, si ce contrat est annulé, le ministre de l'Intérieur ne tardera pas à conclure quelque autre arrangement en vue de règlementer le recrutement des immigrants à destination de notre pays. Nous voudrions attirer ici des immigrants qui ne seront pas de simples terrassiers, mais qui demeureront parmi nous, s'établiront sur nos terres et feront de bons citoyens.

Il me semble bien évident que la motion présentée par l'honorable député de Toronto-nord fait simplement partie d'un plan de campagne que les conservateurs en cette Chambre ont adopté évidemment sous l'inspiration funeste de cet honorable député. C'est une campagne de calomnies, une campagne de dénigrement, entreprise dans l'espoir qu'il en restera quelque chose. Ils savent fort bien que l'opinion publique dans notre pays ne tolérera rien autre chose qu'une administration honnête des affaires publiques ; et c'est ce qui les engage, en cette Chambre, dans leurs journaux, et d'autre manière, à mener une campagne persistante d'injures, dans l'espoir que le public canadien finira par les croire, en dépit de l'absence de toute preuve à l'appui. Mais je crains que cette tactique, brillante peut-être, mais mal inspirée, qui a toujours été un trait caractéristique de la carrière mouvementée de l'honorable député de Toronto-nord, n'ait engagé ses amis dans un cul-de-sac dont ils ne sortiront pas. Ils sont cernés de tous côtés par l'histoire des méfaits de leur propre régime, non seulement en ce qui regarde l'immigration, non seulement en ce qui regarde la gestion des terres du Nord-Ouest, mais en ce qui regard l'administration de tous les départements du service public. Et cette histoire forme comme un mur impénétrable autour d'eux. L'honorable député de Toronto-nord, en présentant des motions de cette nature, ne devrait pas oublier qu'il appartient à un parti qui a un passé, qui a son histoire. L'honorable député a reçu sa réponse en 1896, en 1900 et en 1904. Et tant qu'il sera le principal apôtre de la pureté politique de ce côté de la Chambre, la réponse du peuple sera toujours la même. Les hideux poulets qu'il a fait éclore en 1888 et 1896 reviennent toujours se percher dans son poulailler. Il n'aura pas les sympathies de la droite, et ce qui est plus irritant encore pour lui, il n'aura pas les sympathies de ses propres partisans.

M. DUNCAN ROSS.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Monsieur l'Orateur, j'espère que la Chambre ne me tiendra pas rigueur si j'ose lui rappeler quel est le sujet de la discussion ; car voilà au moins trois quarts d'heures qu'on s'en est éloigné. Si, en agissant ainsi, je me trouve à violer les règles de la Chambre, j'espère qu'on ne m'en voudra pas trop. Ignorant que je suis, j'avais toujours cru que tout député adressant la parole à cette Chambre devait s'en tenir au sujet du débat. (Interruptions.)

C'est ce que j'ai toujours cru, monsieur l'Orateur, mais le ricanement de l'honorable député du Cap-Breton (M. A. Johnston) me fait voir qu'il est au moins un membre de cette assemblée qui ne partage pas mon opinion à cet égard. Mais je suis prêt à m'en rapporter là-dessus au jugement du très honorable premier ministre : jusqu'à présent du moins, on considérait qu'il était du devoir de tout député, adressant la parole en cette Chambre, de s'en tenir au sujet du débat. Et ce sera la dernière fois, je l'espère, qu'en la présence du très honorable premier ministre on passera trois quarts d'heure du temps de la Chambre à discuter les affaires privées des membres d'un même parti et à lire des passages détachés de pièces judiciaires dans une cause pendante devant les tribunaux de la province où nous sommes. J'ose le dire, jamais corps législatif a été témoin d'un spectacle aussi humiliant. Et, monsieur l'Orateur, je ne blâme pas tant l'honorable député lui-même, dont je reconnais en cette circonstance la parfaite sincérité en même temps que la profonde ignorance ; je blâme surtout le très honorable premier ministre qui laisse ainsi se gaspiller un temps précieux pendant qu'on cherche à détourner l'attention de la Chambre de l'affaire en délibération, affaire au sujet de laquelle elle va être appelée à se prononcer ce soir, affaire au sujet de laquelle il est du devoir des députés de l'un et l'autre parti de bien se renseigner, s'ils veulent pouvoir rencontrer sans crainte leurs électeurs et se soustraire au reproche de n'avoir rien compris à la question sur laquelle ils auront été appelés à voter le 24 avril 1906.

Après m'être excusé auprès de la Chambre de lui avoir rappelé quel était le sujet de la discussion, je lui ferai observer que la résolution du représentant de Toronto-nord est des plus explicites. Libre aux députés de la droite de l'approuver ou de la condamner, mais je leur nie le droit d'entreprendre de la discuter sans la connaître. S'ils se donnent la peine de la lire, ils verront qu'elle ne renferme pas un seul mot de blâme à l'adresse du Gouvernement sauf au sujet du contrat signé avec le " North Atlantic Trading Company ". Lorsque la question sera mise aux voix, ce soir, ils n'auront pas à dire s'ils appuient ceux qui administrent les affaires publiques ni même s'ils approuvent la politique d'immigration du département. Conscients de ce qu'ils doivent à leurs électeurs, ils auront à déclarer si les clauses du contrat signé par le gouvernement du jour et la compagnie ne sont pas " préjudiciables, imprévoyantes et absurdes ". Telle est la question dont la Chambre est saisie et quiconque amuse le tapis et se rabat sur un autre sujet manque de respect envers le Parlement et insulte les députés qui l'entourent aussi bien que ses adversaires.

Je ne voudrais pas me montrer injuste à l'égard de l'honorable préopinant, et je comprends pourquoi il s'est occupé de sujets étrangers au débat. Trois fois seulement il a fait allusion à la résolution du représentant de Toronto-nord, la véritable question en jeu. A part cela, tout ce qu'il a dit cet après-midi était étranger au sujet de la discussion. Après avoir entendu ses deux premières phrases, je me demandais ce qui viendrait après. Je puis du moins le féliciter d'avoir eu la sagesse de s'éloigner d'un terrain qu'il connaissait si mal. Cependant, j'ignore ce qu'il faut le plus admirer chez lui, la vivacité de sa mémoire ou sa faculté d'oublier. Dans ses observations préliminaires, il a reproché aux membres de la gauche de s'être tenus cois pendant de longues années sous le fardeau du contrat conclu avec la North Atlantic Trading Company. Pourquoi n'avons-nous rien fait jusqu'ici, disait-il. Pourquoi nous insurgeons-nous aujourd'hui et voulons-nous annuler ce marché souverainement équitable ? Je vois qu'il s'est absenté, probablement dans la crainte d'apprendre quelque chose au sujet de ce contrat. En reprochant à l'opposition de n'avoir pas récriminé plus tôt, il prouve son manque de mémoire.

Ouvrons les comptes rendus des " Débats " de l'an dernier, nous constaterons que, le 2 juillet, le représentant de Toronto-ouest (M. Osler) a proposé une résolution ainsi conçue :

> Cette Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait signifier son intention de mettre fin au marché conclu avec le " North Atlantic Trading Company," conformément aux stipulations du contrat.

Est-il rien de plus explicite ? La question fut mise aux voix et les députés de la gauche ont déclaré que le Gouvernement devrait annuler ce contrat tandis que les membres de la droite n'ont pas voulu en entendre parler, et le représentant de Yale-Caribou (M. Duncan Ross) est du nombre de ceux qui s'opposaient à l'annulation du contrat.

Malheureusement, le règlement, que j'entends observer, me défend de faire allusion à ce qui s'est passé il y a huit ou dix jours dans une autre branche de cette législature; autrement, je pourrais fournir des preuves abondantes de l'opinion qu'entretient au sujet de ce contrat, un partisan du ministère. L'honorable député déclare que, si nous nous sommes décidés à agir c'est parce que

tout le monde sait depuis un mois que le Gouvernement a résolu d'annuler le marché. Les membres de l'opposition, dit-il, connaissant cette nouvelle, ont décidé de prendre les devants et de battre la grosse caisse.

Je ne prétends pas que l'honorable député ait manqué de franchise, mais je désire le féliciter de sa mémoire. Que dis-je ? il ne s'agit pas de mémoire; il y a chez lui plus qu'un clairvoyant, plus qu'un devin car, bien que le Gouvernement eût décidé d'annuler ce contrat, il ne l'a fait que le 14 avril, ainsi que le ministre de l'Intérieur nous l'a dit (page 1901 des Débats), en réponse à une question du chef de l'opposition:

Cette décision, je le répète, fut prise le 14 avril.

J'espère donc que l'honorable député fera des excuses aux membres de la gauche, et qu'il avouera s'être trompé en disant que nous avons présenté cette résolution parce que tout le monde savait il y a un mois que le Gouvernement avait décidé d'annuler le contrat.

Il ne s'agit pas, encore une fois, de la politique générale du ministère et la députation ne pourra pas invoquer cette excuse auprès des électeurs. Voici la question: ce contrat est-il excellent; doit-on le maintenir ou l'annuler ? Je comprends l'embarras dans lequel se trouvent les membres de la droite qui sont dans la dure obligation de dire à leurs collègues que ce contrat est équitable tout en reconnaissant que le Gouvernement a, le 14 avril, décidé d'y mettre fin, bien qu'il fût équitable et avantageux pour la population, bien qu'il méritât d'être perpétué. Certes, il n'y eut jamais de position plus embarrassante.

Quel est donc ce contrat dont on parle tant. Il est connu de toute la députation. Il commence par un échange de correspondance à l'automne de 1899 et il se termine par une lettre d'acceptation du 4 novembre 1899, portant la signature de W. T. R. Preston. Si on se donne la peine de lire le contrat, on verra que la "North Atlantic Trading Company" prend un seul engagement tandis qu'elle doit recevoir certaines primes que voici :

17 schellings et 6 deniers par tête, lorsque le nombre des immigrants pendant l'année sera inférieur à dix mille ;

20 schellings sterling par tête, lorsque le nombre des immigrants pendant l'année sera de dix à quinze milles ;

25 schellings sterling par tête lorsque le nombre des immigrants pendant l'année dépassera quinze mille.

Elle a toute l'Europe pour champ de ses opérations et quel que soit le pays d'origine des immigrants, quelles que soient les raisons de leur venue au Canada, quels que soient les agents de passage ou autres qui leur ont parlé de notre pays, cette compagnie fortunée, qui a pris naissance à la fin de l'année 1899, recevra à compter du 14 janvier ces primes pour chaque immigrant

M. NORTHRUP.

mettant le pied sur notre sol et s'inscrivant dans les ports d'Halifax, de Saint-Jean, de Québec ou de Montréal, pourvu qu'il ait douze ans révolus.

Ce contrat semble fort attrayant. Cette compagnie peut profiter de ces avantages sans faire et sans être en état de faire la moindre dépense avant le commencement de l'année. Elle touchera ces sommes pour tous les immigrants qui viendront s'établir au Manitoba ou au Nord-Ouest, pourvu qu'ils aient douze ans révolus.

Quelles étaient les obligations de la compagnie? En effet, elle devait avoir quelque chose à faire pour mériter ces précieux avantages. Qu'avait-elle donc à faire?

Nous nous engageons à faire connaître le Canada à la population des pays du continent européen . . .

C'est une obligation peu onéreuse que de "faire connaître le Canada à la population des pays du continent européen."

Ils s'engagèrent aussi à fournir, à ceux qui en demanderaient, des renseignements exacts sur le climat et les ressources du Canada, et à signaler, à ceux qui auraient le dessein d'émigrer, le Canada comme étant un pays propre à leur établissement.

C'est tout ce que la compagnie avait à faire. Aux termes du premier contrat, elle n'était pas obligée de dépenser un seul dollar ; cependant, à compter de sa signature, elle eut le droit de toucher cette somme pour chaque immigrant. Je demanderai aux membres de la droite si c'est là un marché avantageux pour l'Etat ; je leur demanderai s'il y a parmi eux—j'avoue franchement qu'il n'y en a pas dans les rangs de la gauche—un seul député qui ne serait pas enchanté de signer avec la Confédération canadienne un contrat qui lui permettrait de toucher ces primes chaque fois qu'un immigrant viendrait s'établir au Manitoba ou au Nord-Ouest d'ici à cinq ans, sans qu'il s'engageât à dépenser un sou ou à faire la moindre démarche, si ce n'est de renseigner ceux qui lui demanderaient des détails sur le Canada, de répondre aux questions et de signaler les avantages de notre pays à ceux qui se proposeraient d'émigrer.

Tel était le contrat au début. Je demanderai à mes collègues de dire sans parti pris s'ils approuvent l'orateur précédent d'avoir dit que c'était un bon contrat. Mais les choses n'en restèrent pas là. Le premier marché présentait un inconvénient aux yeux de la compagnie. Pour recevoir la prime, il fallait que les immigrants eussent douze ans révolus. C'était une stipulation très sage, la seule selon moi. Le contrat était signé depuis deux ou trois mois à peine lorsqu'en vertu d'une entente secrète entre M. Smart et la compagnie, ordre fut donné de payer la prime pour tous les immigrants, hommes, femmes ou enfants, bien qu'aux termes du premier contrat la prime ne fût payable que pour les personnes âgées de plus de douze ans.

En feuilletant les documents, j'ai constaté qu'une année on ne s'était pas entendu sur la somme d'argent que les Galiciens avaient apportée au Canada. Afin de constater la somme moyenne, une enquête fut ouverte. Il fut constaté que, cette année-là, parmi les Galiciens seulement, parmi les immigrants d'une seule nationalité entre douze, 2,087 enfants d'origine galicienne étaient venus au Canada et que l'Etat avait dû payer $5 pour chacun d'eux. Je demande aux députés de la droite s'ils croient que le contrat avait été amélioré. La durée du premier marché était restreinte—cinq ans. Cela ne plaisait pas aux membres inconnus de la North Atlantic Trading Company ; aussi, grâce à des modifications successives—que je n'énumérerai pas pour ne pas perdre de vue le point principal—le marché fut rendu plus avantageux pour la compagnie.

Le premier contrat du mois de novembre, 1899, ne fut pas approuvé par un décret en conseil. Autant que nous pouvons en juger par les documents déposés, une prétendue copie fut envoyée à l'auditeur général auquel le sous-ministre représenta à tort que le contrat avait été approuvé, si bien que la prime fut payée pour les enfants et pour les adultes. Une modification faite en 1902 étendait à dix ans la durée du contrat et exigeait un avis de deux ans avant son annulation. Il y eut une nouvelle modification en 1904. Chaque fois les retouches étaient légères, mais on faisait de plus grandes concessions, on accordait des avantages plus considérables à cette compagnie. Le plus important pour elle, c'était qu'à chaque modification que subissait le contrat, sa durée était prolongée de dix autres années. En 1902, deux ans étaient écoulés, il n'en restait plus que huit. On stipula que la durée du contrat serait de dix années et qu'il ne pourrait être annulé qu'après quatre ans. Sans entrer dans de plus amples détails, je crois pouvoir dire qu'en présence d'un contrat semblable, signé avec n'importe qui ; d'un contrat qui d'abord, n'obligeait pas la compagnie à dépenser un seul dollar et, plus tard, lui imposa l'obligation de dépenser £3,000, par année, pour des brochures, sans exiger qu'elle déboursât un seul louis avant qu'elle en eût reçu cinq ou six fois autant, de sorte qu'elle n'avait pas à délier les cordons de sa bourse ; d'un contrat en vertu duquel l'Etat devait dépenser £750 par année, pendant que la compagnie dépenserait £1,000 de plus pour faire de la propagande dans les pays scandinaves, laissant les années s'écouler sans vérifier les comptes, ce qui était impossible à ses fonctionnaires ; je crois, dis-je, que nos soupçons sont motivés et que nous pouvons à bon droit déclarer que le contrat est absurde, inique et injuste. Or, c'est ce qu'affirme la motion proposée en amendement de celle invitant la Chambre à siéger en comité des subsides.

Ceci dit du contrat, je relèverai certaines observations que le ministre de l'Intérieur a faites l'autre jour et que son humble partisan a répétées aujourd'hui. Le ministre de l'Intérieur a pris une attitude qui manque de patriotisme, selon moi, si elle est justifiable au point de vue politique. Son devoir est de s'efforcer de conclure les marchés les plus profitables à l'Etat. Personne, soit dans le cabinet ou dans les rangs ministériels, soit du côté de la gauche ou parmi le public, ne croit qu'on a réussi à repousser une accusation lancée contre la droite lorsqu'on a dit : Il y a dix ans, nos prédécesseurs, les têtes dirigeantes du parti conservateur, ont commis les mêmes fautes que nous pouvions faire ; elle vous a confié sé notre parti du pouvoir parce qu'elle croyait que nous ne faisions pas aussi bien que nous pouvions faire ; elle vous a confié les rênes de l'administration parce que vous promettiez de faire mieux que nous. Vous savez donc parfaitement que ce n'est pas vous justifier que de dire : Vous, membres de l'opposition, lorsque vous étiez au pouvoir, avez agi aussi mal ou plus mal que nous.

D'ailleurs, que dit le ministre de l'Intérieur ? Du temps des conservateurs, dit-il, un marché a eu lieu et il cite ce marché pour qu'on ne puisse pas entretenir deux opinions à son sujet. Il apporte une lettre de M. Low et une autre de l'honorable M. John Henry Pope, qui était alors ministre de l'Agriculture. Le contrat fut signé en 1882 et le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) s'écrie d'un ton triomphant : Comment, messieurs, voici la politique d'immigration que le parti conservateur a adoptée dès l'année 1882, qu'il a maintenue jusqu'à sa chute en 1896 et à laquelle nous avons toujours adhéré depuis tout en la perfectionnant. Or, cette assertion est vraie ou elle est fausse. Si elle est fausse, une rétraction serait de mise de la part du ministre de l'Intérieur qui a tenu le langage suivant :

> C'était la règle en 1882, sous l'administration de l'honorable M. John Henry Pope, ministre de l'agriculture, mais ce n'était plus la règle en 1902, sous l'honorable M. Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur.

Si les deux cas diffèrent entièrement, s'il n'y a pas l'ombre d'une ressemblance entre la politique du parti conservateur et celle du présent régime, nous pourrons à bon droit demander au ministre de l'Intérieur (M. Oliver), dont la gauche a toujours reconnu les intentions droites, de retirer son assertion et d'avouer qu'il n'a pas suivi les brisées de ses prédécesseurs. J'ai prouvé, je ne dirai pas à l'honorable ministre, car l'heure qu'il passe chaque jour parmi nous est expirée, mais à ses collègues qui voudront bien lui en porter la nouvelle, qu'il n'y a aucune ressemblance entre le contrat de 1882 et celui de 1899 qui a subi de fréquentes retouches depuis. D'abord, qu'on examine le contrat de 1882, c'est-à-dire la lettre adressée au surintendant du transport des voya-

geurs du chemin de fer Erié, de New-York, par M. John Henry Pope. Il n'y a aucun doute au sujet des parties contractantes et des personnes auxquelles l'Etat avait affaires. Cette lettre explique que l'une des raisons qui ont engagé le Gouvernement à signer un contrat avec cette compagnie de chemin de fer c'est qu'elle fait des affaires dans toute l'étendue du continent européen. D'un côté, le gouvernement conservateur a fait un marché avec une des plus puissantes compagnies de chemins de fer de l'Amérique, parce que celle-ci avait des intelligences en Europe; d'un autre côté, le gouvernement du jour signe un contrat avec Dieu sait qui, car après des années de recherches, nous n'avons pas pu l'apprendre et nos adversaires ne veulent pas que nous l'apprenions. En examinant le contrat de 1882, nous voyons qu'il n'a trait qu'à l'émigration dans deux pays : l'Allemagne et la Scandinavie. La correspondance reçue au ministère prouve que ce sont ces deux pays-là qui fournissent les meilleurs immigrants. Aussi, en 1882, le gouvernement a choisi les deux meilleurs pays d'Europe et a arrêté ses dispositions pour en attirer les émigrés au Canada. Le contrat signé par le présent Gouvernement accorde à cette compagnie l'Europe entière comme champ d'opérations et nous oblige à payer la même prime pour tous les immigrants, bons ou mauvais. Voilà, assurément, une différence entre les deux contrats.

De plus, aux termes du contrat de 1882, l'Etat ne payait une prime que pour les adultes. Il alléguait qu'il fallait être âgé de 18 ans pour obtenir les titres d'une terre; aussi, le gouvernement conservateur ne payait-il pas la prime de $5 pour les personnes n'ayant pas atteint cet âge. Aux termes du contrat signé par le gouvernement libéral, l'Etat paie la prime pour les enfants encore trop jeunes pour marcher. Cela ne fait-il pas une grande différence ? Les conservateurs ne versaient pas la prime avant l'arrivée de l'immigrant au Manitoba ni avant la présentation d'une déclaration attestant qu'il était venu dans cette province dans le dessein de s'y fixer, tandis qu'aujourd'hui l'Etat paie la prime dès son arrivée au Canada. Franchement, c'est là une différence. Il y en a une autre. Le contrat de 1882 pouvait être annulé en tout temps et ne liait le Canada qu'aussi longtemps que le Gouvernement y consentait; celui de 1899 et les modifications successives qu'il a subies lia d'abord le pays pour cinq ans—si, toutefois, un sous-ministre était libre d'engager des fonds publics que le Parlement n'avait pas votés, ce qui est fort douteux—en tout cas, le dessein était de lier le pays pendant cinq ans. Chaque fois qu'on le modifia on prit soin de prolonger le délai de sorte que la compagnie conservait toujours ses privilèges pour dix ans, pourvu que le Gouvernement ne mit pas fin au contrat en vertu de l'article relatif à son annulation au bout de quatre années. Je viens d'indiquer les différences qui existent. D'abord, le contrat conclu par les conservateurs l'a été avec une compagnie solvable, mais il en est autrement de l'autre. En deuxième lieu, le premier n'avait trait qu'à l'Allemagne et à la Scandinavie, mais le second se rapporte à tout le continent européen. De plus, le premier ne visait que les personnes âgées de plus de dix-huit ans, tandis que l'autre fixait la limite d'âge à douze ans révolus, ce qui n'empêcha pas le Gouvernement de payer la prime pour les enfants qui n'étaient pas encore en état de marcher. D'ailleurs, quelques mois après, le contrat fut modifié pour l'obliger à la payer. Ensuite, aux termes du contrat signé par les conservateurs, le paiement se faisait à l'arrivée de l'immigrant au Manitoba, après la présentation d'une déclaration attestant qu'il avait l'intention de s'y fixer, tandis qu'en vertu des clauses du contrat signé par le Gouvernement libéral, le paiement est exigible dès que l'immigrant a foulé le sol du Canada. Enfin, celui-là pouvait être annulé en tout temps tandis que celui-ci ne permet d'y mettre fin qu'au bout de quatre ans et que sa durée est de dix ans.

J'avais certainement raison de demander au ministre de l'Intérieur de prouver qu'il disait vrai en déclarant qu'il avait suivi les brisées des conservateurs en signant un pareil contrat.

Voilà pour le contrat lui-même. Ayant établi que l'Etat a conclu un marché avec une compagnie inconnue et que toutes les tentatives des membres de la gauche pour découvrir la vérité ont été entravées, il ne sera pas déplacé de ma part de faire connaître le résultat de nos recherches.

Je regrette qu'elles n'aient pas été plus fructueuses. Toutefois, nous avons pu glaner certains renseignements tantôt dans les cartons du ministère tantôt dans la déposition de l'ancien sous-ministre. Nos renseignements proviennent incontestablement de bonne source puisqu'ils sont fournis soit par le département soit par l'ancien sous-ministre, aujourd'hui administrateur de la compagnie. Les députés de la droite eux-mêmes peuvent donc s'y fier. D'abord, nous avons découvert que c'est un nommé W. T. R. Preston qui a suggéré cette offre. Je n'ai pas mission de prendre celui-ci à partie. Je veux discuter cet incident avec sangfroid et sans parti pris, vu qu'il a une grande importance pour notre pays ; aussi, je me contente de faire observer que c'est M. Preston qui, le premier, à suggéré de faire un tel marché. Il déclare qu'il s'est mis en rapport avec des personnes du continent, avec d'importants agents de passage qui sont en état de favoriser l'immigration vers le Canada, et il écrit à M. Smart, le sous-ministre, pour lui demander de conclure un pareil marché. D'après nos renseignements cette proposition fut faite en premier lieu à M. Smart qui, de concert avec M. Preston, rédigea le contrat de 1899. Sans m'at-

tarder davantage à discuter cette question, je laisse aux membres de cette Chambre le soin d'en décider comme le ferait un juge ou un jury. Quelqu'un a-t-il surveillé les intérêts du Canada dans la rédaction de ce contrat? Il saute aux yeux que l'avocat de la compagnie devait se trouver là. Lorsqu'une compagnie obtient de précieux privilèges sans s'engager à rien, je ne crains pas de dire que la compagnie est représentée dans cette circonstance-là. Mais rien ne démontre que le Dominion ou la population du Canada ait été représenté pendant les pourparlers qui ont précédé la signature du contrat. On était censé avoir affaires à une compagnie nommée la "North Atlantic Trading Company" et, si ma mémoire est fidèle, celle-ci, d'après le premier contrat, était un syndicat faisant affaires sous ce nom, mais il n'est pas dit qu'elle était constituée en corporation. Ce contrat qui ne donnait d'avantages qu'à la compagnie était à peine signé qu'elle suggéra par écrit que les paiements devraient être mensuels. Le département y consentit, bien qu'il n'y eût pas de stipulation à cet effet. Je vous demande encore qui défendait les intérêts du Canada dans cette circonstance. Celui-ci avait tout avantage à retenir l'argent afin de connaître ce que la compagnie faisait avant de lui faire des paiements. Loin de là ; dès que les immigrants arrivaient, le Gouvernement versait chaque mois les primes à la compagnie. Un différend surgit alors entre l'auditeur général et le ministère de l'Intérieur au sujet du paiement de la prime pour les enfants, l'auditeur faisant observer que ce paiement ne devait pas avoir lieu aux termes du contrat.

Aussitôt le sous-ministre de l'Intérieur fait un nouveau marché et stipule que la prime serait payée pour les enfants portés dans les bras et l'auditeur général dut se soumettre. Sans énumérer les diverses modifications que le contrat a subies, je défie les députés de la droite de dire franchement s'il y en a une seule qui ait été avantageuse pour la population du Canada.

Il y a une lettre étrange qui répand beaucoup de lumière sur le sujet. J'en parlerai à la reprise de la séance.

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

## Reprise de la Séance.

M. NORTHRUP : Avant la suspension de la séance, j'ai fait allusion aux préliminaires du contrat signé par le Gouvernement et la "North Atlantic Trading Company" et aux retouches successives qu'on lui a fait subir qui, toutes, disais-je, favorisaient la compagnie et non le Gouvernement ou l'Etat. J'ai interprété le premier contrat tel que je l'ai trouvé aux archives, Des députés qui ont déjà adressé la parole ont semblé lui prêter un sens un peu différent. M. Smart, l'ancien sous-ministre de l'Intérieur, interrogé devant le comité des comptes publics, a paru croire qu'il fallait tout d'abord lui donner le sens qu'il eût après avoir été modifié, et que la prime était payable pour tous les immigrants, les adultes et les enfants qui, venus des pays mentionnés, foulaient du pied le sol canadien. J'ai trouvé dans les archives un mémoire du département de l'Intérieur—rien n'indique s'il était adressé au ministre ou à l'exécutif—portant la date du 2 février, 1900. Ce mémoire expose de la manière suivante le sens que le département donne au contrat du 4 novembre, 1899 :

Mémoire.—L'ancienne coutume de payer des primes aux agents de passage a été supprimée et, le 4 novembre 1899, un marché a été définitivement conclu entre M. Preston, le représentant de ce département et la "North Atlantic Trading Company."

Par conséquent, ce mémoire confirme ma déclaration que c'est M. Preston qui a conclu ce marché. Suit une énumération des pays du continent européen auxquels le contrat s'applique. Le mémoire ajoute :

Toutefois, on fait observer que ces pays ne sont pas désignés nommément dans le marché écrit et qu'on regretterait la divulgation du contrat au Canada.

Je n'ai pas de reproches à adresser au ministre sur ce point.

La Finlande, le Norvège, la Suède et le Danemark ne sont pas compris . . .

Bien que le contrat lui-même prouve le contraire.

. . . et aucune disposition n'a encore été prise à leur égard.

J'appelle spécialement l'attention du ministre sur ce qui suit, car ce mémoire nous donne les premiers renseignements exacts que nous avons obtenus sur les membres de cette fameuse compagnie. Le rapport ajoute :

La compagnie se compose de certains agents de passage du continent et de leurs amis (les noms ne sont pas mentionnés).

Il est singulier de constater que le membre de phrase "certains agents de passage du continent et de leurs amis" se trouve entre guillemets, ce qui démontre que quelqu'un, M. Preston, M. Smart, ou le ministre, quel que soit l'auteur du mémoire, a eu vent que les parties contractantes étaient certains agents de passage du continent et leurs amis.

La compagnie recevra une prime de tant par tête pour tous les immigrants, hommes et femmes, se rendant au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, s'ils sont âgés de douze ans ou plus.

On ne tient pas compte des enfants âgés de moins de douze ans. La compagnie recevra cette prime dès que les immigrants seront enregistrés aux ports d'Halifax, de Saint-Jean, de Québec ou de Montréal, en passant par ces ports, ou en nous arrivant par Portland et New-York, Etats-Unis. Ce contrat sera consi-

déré comme étant d'une nature très confidentielle.

Monsieur l'Orateur, quand nous trouvons un contrat conclu entre un sous-ministre et un mythe qu'on appelle une compagnie commerciale ; quand nous découvrons un mémoire adressé au ministre ou au conseil des ministres et annonçant que ce contrat est conclu réellement avec certains agents de billets et leurs amis, et quand nous constatons qu'on a empêché la publication, au Canada, de ce contrat qui doit être considéré comme étant tout à fait confidentiel, il me semble que les membres de cette Chambre ont bien raison de montrer un peu de défiance quant aux conditions de ce contrat et à l'égard des parties intéressées. Avant que je termine le résumé des faits que j'ai pu recueillir dans cette correspondance, tous les membres de cette Chambre s'accorderont peut-être à dire avec moi que ceux qui ont manifesté certains soupçons dès le commencement de cette entreprise avaient parfaitement raison de se méfier ainsi.

Le document suivant sur lequel j'appelle l'attention de la Chambre est un cablogramme adressé par M. Smart à M. Preston—non pas à la " North Atlantic Trading Company," bien que cette question fût de nature à intéresser cette compagnie ; à ce point de vue, on aurait pu croire que ce cablogramme lui aurait été adressé. Tel qu'interprété dans le mémoire soumis au ministre ou au conseil, le contrat stipulait que cette gratification ne serait accordée que dans le cas d'immigrants âgés de plus de douze ans. Ce cablogramme nous fait connaître la nouvelle décision du ministère de l'Intérieur :

Ottawa, 17 juillet 1900,
Preston, Londres.

A propos du contrat accordant une gratification pour chaque immigrant parti du continent, je vous dirai qu'on paiera une livre sterling pour chaque immigrant à l'exception des Galiciens. Dans le cas de ces derniers, on accordera une prime aux familles qui possèderont $20 en sus de leur billet de transport. J'écris pour vous fournir tous les détails.

SMART.

Nous constatons donc que, bien qu'il y eût un contrat qui n'obligeait pas la compagnie à dépenser un sou, mais qui lui accordait 17s. 6d. pour certains immigrants, le ministère, volontairement, sans apparemment, avoir soumis cette question au conseil des ministres, a porté cette gratification à £1 par tête ; le sous-ministre était si fier du succès qu'il avait remporté, qu'il ne prit pas même le temps d'écrire et qu'il envoya un cablogramme, non pas à la compagnie, mais à son ami M. Preston, à Londres. Nous qui connaissons le passé de M. Preston ne pouvons-nous pas nous faire une parfaite idée du joyeux refrain qui sortit des lèvres radieuses de ce personnage à la réception de ce cablogramme ? Nous pouvons facilement comprendre qu'il a dû



chanter, ainsi qu'il l'a fait au Canada, dans une occasion restée remarquable, quand il fredonna : " There is sunshine in my soul to-night."

Ce câblogramme du 17 juillet fut suivi d'une lettre, puisque dans les liasses des documents que j'ai feuilletés, nous trouvons une lettre de M. Smart à M. Preston à la date que je viens d'indiquer. Je ne lirai pas cette lettre en entier; j'appellerai l'attention de la Chambre sur ce seul paragraphe :

Vous remarquerez . . .

Il faut observer, monsieur l'Orateur, qu'il s'agit ici d'une correspondance échangée entre deux fonctionnaires du Gouvernement.

Vous remarquerez que le Gouvernement a modifié cette gratification de façon à accorder un avantage marqué à votre compagnie dans l'envoi de tous ces immigrants, à l'exception des Galiciens.

Voici donc deux fonctionnaires qui, supposait-on, devaient sauvegarder les intérêts du peuple de ce pays—M. Smart, sous-ministre agissant au nom du Gouvernement, d'un côté, et M. Preston, de l'autre—et nous constatons que M. Smart augmente gratuitement la prime qu'on doit payer à cette compagnie et qu'il en donne avis par câblogramme, non pas à la compagnie dont le bureau principal était à Amsterdam, mais à M. Preston dont les bureaux se trouvent à Londres. Dans cette lettre, M. Smart dit " votre compagnie ". Peut-on trouver une raison pour expliquer pourquoi ce câblogramme était adressé à M. Preston, à moins qu'on ne suppose que ce dernier était intéressé à connaître la nouvelle annoncée par ce message ? Deux années s'écoulèrent et l'on conclut un nouveau contrat en 1902. Je n'entrerai pas dans les détails de ce contrat ; je me contenterai de répéter ce que je disais cet après-midi. J'ai affirmé, d'abord, que chaque nouveau contrat accordait un avantage substantiel à la compagnie ; en second lieu, que ce contrat de 1902 fut approuvé par le conseil privé dont le rapport fut sanctionné par Son Excellence, le 31 mai 1902, et que ce décret du conseil contient ce qui suit :

Le ministre remarque qu'il y a environ deux ans, le département de l'immigration a conclu dans le but de tenter une expérience, un contrat avec une compagnie connue sous le nom de la " North Atlantic Trading Company."

Donc, en 1702, le ministre savait qu'il traitait avec une compagnie connue sous le nom de la " North Atlantic Trading Co'y." Une nouvelle modification s'opéra en 1904, et j'ai sous la main le contrat conclu alors et d'après lequel la compagnie a continué ses opérations, contrat que le ministre avait promis d'annuler d'après une disposition y contenue. Il y a dans ce contrat un détail significatif sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre. Ce contrat porte la date du 28 novembre 1904 et se lit comme suit :

Entre Sa Majesté le roi représenté à ces fins par le ministre de l'Intérieur du Canada, ci-dessous désigné sous le titre de ministre qui s'appliquera également à ses successeurs, Sa Majesté, représentée, tel qu'indiquée ci-après par le Gouvernement, d'une part, et la "North Atlantic Trading Company," d'Amsterdam, Hollande, corps politique et incorporé civilement et désigné ci-après sous le nom de la compagnie, d'autre part.

Le Gouvernement n'a-t-il pas des avocats pour l'éclairer dans ces questions ? Ne devrait-on pas mettre un frein à la rapacité, à l'audace de certains chefs de divisions du ministère de l'Intérieur ? N'a-t-on pas pris les moyens de connaître ce qui avait été fait et comment il se faisait que cette compagnie, décrite dans le contrat précédent comme formant une société connue sous le nom de la "North Atlantic Trading Company" s'est trouvée tout à coup changée en une société toute organisée ayant son principal bureau d'affaires à Amsterdam ? Ce document se termine comme suit :

En foi de quoi la compagnie a apposé son sceau à ce contrat qui a été signé par le gérant et le secrétaire de la dite compagnie, et qui porte les seing et sceau du ministre de l'Intérieur du Canada représentant le Gouvernement.

Je voudrais demander à l'honorable ministre de l'Intérieur ce qu'il a à dire à propos d'un contrat semblable, conclu par son prédécesseur, mais pour lequel il est politiquement, constitutionnellement, et légalement, tout aussi responsable que si son prédécesseur se trouvait encore en fonctions. Que signifie ce contrat conclu avec une compagnie constituée civilement, portant les seing et sceau du gérant et du secrétaire de cette compagnie, quand nous savons—ce que nous avons appris, il y a quarante-huit heures seulement—qu'à l'époque où cette convention devait être exécutée, il n'existait pas, de même qu'il n'existe pas aujourd'hui, de par le monde, une compagnie portant ce nom ? Il me semble que l'honorable ministre se trouve acculé dans un dilemme malheureux. Ce document a été scellé et signé, ainsi qu'il devait l'être ou il ne l'a pas été. Si le ministre a accepté ce contrat comme portant le seing et le sceau d'une compagnie constituée légalement, il est de son devoir d'assigner en justice ceux qui ont obtenu des concessions du Gouvernement sous de fausses représentations. Si, d'autre part, la compagnie n'a pas signé cet arrangement, je demanderais à l'honorable ministre ce que le Gouvernement a à dire pour excuser son action en concluant un contrat avec des personnes qui ne sont pas constituées en compagnie et auxquelles on accorde sept ou huit mois pour leur permettre d'être constituées civilement et de pouvoir apposer le sceau de la compagnie au bas de ce contrat. Celui dont il est question porte le sceau de la compagnie et les signatures du gérant et du secrétaire de cette dernière. Je voudrais savoir si ce sceau et ces signatures ont été apposés à la date que porte ce document, ou si ce dernier a été préparé sept mois avant que cette compagnie eût pu obtenir une charte dans un autre pays.

Quand on examine les circonstances qui entourent la naissance de cette compagnie et quand on étudie ce que cette dernière a fait, on reste convaincus que toute cette affaire constitue une entreprise d'une nature des plus suspectes. La compagnie, ayant été formée de la façon que je viens d'indiquer, s'occupa d'affaires, et la première chose qu'elle fit, fut d'adresser un compte au Gouvernement ; elle continua ce système tous les ans, mais il n'y a pas beaucoup de différence entre les factures d'une année et celles de l'année suivante. J'ai examiné probablement tous ces comptes qu'on trouve dans les liasses de documents et je constate qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre eux. Mais j'ai choisi une année en particulier, parce que c'était l'année qui précédait celle au cours de laquelle le sous-ministre a fait son fameux voyage à Amsterdam, et parce que ce compte présente d'autres détails dont la Chambre doit prendre connaissance. Je prends donc le compte de l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1902. La compagnie n'a réellement commencé sa besogne qu'au mois de janvier 1901 ; elle a donc envoyé sa facture après un an et demi de travail. Cette facture est véritablement remarquable par ce qu'elle contient, mais elle est encore plus intéressante à cause des faits qui se sont produits plus tard. Voici le détail des dépenses du 1er juillet 1901 au 30 juin 1902 :

| | Marcs. |
|---|---|
| 1.—Loyer, appointements des commis, frais de port et commissions, bureau d'Amsterdam.. .. .. .. | 32,529 15 |
| 2.—Frais de déplacement en Belgique, en Hollande, en Russie, en Autriche, en Hongrie, en Roumanie, etc.. .. .. .. .. .. .. .. | 9,250 28 |
| 3.—Littérature.. .. .. .. .. .. .. .. | 19,202 00 |
| 4.—Bureaux de Libau.. .. .. .. .. .. | 6,900 00 |
| 5.—Bureaux en Autriche.. .. .. .. | 10,103 00 |
| 6a.—Bureaux en Scandinavie.. .. .. | 12,335 00 |
| 6b.—Bureaux en Finlande.. .. .. .. | 2,680 00 |
| 7.—Rémunérations à différentes sous-agences pour frais de port et propagande.. .. .. .. .. .. .. | 12,325 00 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 105,325 00 |

On a demandé au sous-ministre, au comité, de fournir certaines explications à propos de cette facture et sur sa visite au bureau d'Amsterdam, visite qu'a décrite, l'autre jour, d'une façon si typique, mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster). La Chambre se rappellera que le sous-ministre, lors de son voyage d'inspection, a visité Amsterdam ; c'était le pays, et non ce fonctionnaire, qui acquittait cette dépense parce que le sous-ministre avait reçu l'ordre de s'enquérir de tous les détails relatifs à cette

compagnie. La Chambre se rappellera également que le sous-ministre a erré plusieurs heures dans Amsterdam avant de trouver le bureau de cette compagnie, mais il ne peut nous dire à quel étage il se trouvait. Il se souvient, toutefois, qu'en arrivant à ce bureau, il en a trouvé les portes fermées et que personne ne l'occupait.. En poursuivant ses recherches, il constata que tout n'allait pas aussi mal qu'on aurait pu le croire en apparence, car certains jours, un garçon venait chercher le courrier à la porte. Or, d'après le sous-ministre, M. Smart, les dépenses de ce bureau du 1er juillet 1901 au 30 juin 1902 se détaillent comme suit :

Loyer de bureau, appointements des commis, timbres et commisions, 32,529.15 marcs.

Quand on lui a demandé d'expliquer cet item, il a répondu que cette dépense était surtout occasionnée par les frais de port qui sont très élevés et qui, ainsi que toutes les autres dépenses de même nature, devaient être portées au compte du bureau principal. Mais on appela son attention sur le dernier item ; rémunérations à différentes sous-agences pour frais de port et pour travaux de propagande, item qui se chiffre dans les 12,325 marcs. Il appartient à la Chambre d'examiner si, après le témoignage de M. Smart—il ne s'agit pas ici de ce qu'aurait pu avancer un membre de l'opposition, ni d'un canard publié dans les journaux conservateurs, ni d'une histoire qui nous serait arrivée de l'autre côté de l'Atlantique et dont nous ne connaîtrions ni l'auteur, ni celui qui l'a apprise, mais du témoignage donné sous serment par l'ancien sous-ministre lui-même, par cet ancien fonctionnaire qui a fait ce voyage en sa qualité officielle, aux dépens du public, pour s'assurer de l'état de choses qui existait à Amsterdam—ce contrat a été parfaitement exécuté et si ces dépenses ont été légitimement encourues.

Il y a un autre détail bien significatif à propos de ce compte. Le très honorable leader de la Chambre se rappellera qu'en 1903, il a reçu une lettre d'un nommé Ennis, lui demandant de faire tous ses efforts possibles auprès du gouvernement du Canada pour obtenir que lui, ce pauvre, cet infortuné Ennis, reçut la rémunération à laquelle il avait droit d'après son contrat avec la "North Atlantic Trading Company". Il fut démontré qu'Ennis avait été l'agent de cette compagnie au Danemark, en Norvège, en Suède et dans la Finlande, et que, bien qu'il eût accompli d'une façon satisfaisante le travail qui lui avait été confié par la compagnie, celle-ci refusait de lui payer le salaire auquel il avait droit. Il insistait pour obtenir ce paiement, et l'on trouve parmi ces documents une lettre de la compagnie démontrant que celle-ci lui avait conseillé d'écrire à Ottawa, vu qu'elle n'avait pas reçu du gouvernement fédéral canadien tout l'argent qui lui revenait.

M. NORTHRUP.

Ennis écrivit donc au premier ministre, et celui-ci soumit la question au ministère de l'Intérieur. La lettre d'Ennis fait voir qu'il s'est trouvé sérieusement froissé de ne pas avoir été payé pour les services qu'il avait rendus en sa qualité de représentant de la "North Atlantic Trading Company" dans les quatre pays que j'ai mentionnés.

Quelle était l'entente conclue entre Ennis et cette compagnie ? Les documents démontrent qu'il devait recevoir 4 kronas, ou $4.04, pour chaque émigrant du Danemark, et pour ceux de la Suède, de Norvège, ou de la Finlande qu'il pourrait envoyer au Canada, il aurait été heureux de recevoir 2 kronas, c'es-à-dire 52 cents, par chaque émigrant.

Prétendra-t-on que l'ex-ministre de l'Intérieur a conclu un contrat d'affaires, qu'il a agi avec cette sagacité qu'on lui attribue, avec l'honnêteté qu'il aurait dû y mettre, quand il a conclu cet arrangement avec cette compagnie qui, elle, a pu faire exécuter cette convention par d'autres et retirer $5 par immigrant, tout en ne faisant rien, et n'accorder que 52 cents à celui qui faisait tout le travail dans trois pays, et $1.04 au Danemark.

Quand le sous-ministre se rendit à Amsterdam et visita le bureau de cette compagnie, il connaissait la teneur de cette lettre d'Ennis, puisqu'il l'avait en sa possession depuis un an. Cela devait assurément suffire à le mettre sur ses gardes quant à la façon dont les affaires de cette compagnie étaient administrées.

Il y a plus : il avait en sa possession cette facture de 105,000 marcs que je viens de lire. M. W. D. Scott avait envoyé au département un rapport au sujet de ce compte. Si l'on me permettait de faire une courte digression, je dirais, en toute justice pour les fonctionnaires subalternes du ministère, qu'après avoir passé nombre d'heures à compulser les documents se rapportant à cette affaire, je suis sincèrement convaincu que, quels que soient les actes accomplis par les chefs de ce département, ces fonctionnaires ont rempli, dans la sphère qui leur est assignée, leur devoir avec diligence, avec fidélité, et qu'ils n'ont pas craint le travail. Je dis qu'il y a un rapport de M. W. D. Scott sur cette facture. Il est daté du 11 juin 1903. Dans ce rapport, M. Scott critique très sévèrement ce compte de 105,000 marcs envoyé par la compagnie. Cette critique fut si sévère que M. Smart dut écrire à M. Preston, à ce sujet ; dans sa lettre, il mentionnait les chiffres indiqués par M. Scott. Nous constatons donc qu'à l'époque où M. Smart a visité le bureau de cette compagnie à Amsterdam, il avait présente à l'esprit—ou, du moins, il devait l'avoir—la fraude apparente commise par cette compagnie et telle que démontrée par l'analyse que M. Scott avait faite de son compte l'année précédente. Voici comment

M. Scott appelle l'attention sur les faits qui se sont produits :

De ce montant total de 105,325 marcs qui représentent $25,067.37, je constate que la plus grande partie sert à acquitter le loyer du bureau, les appointements des commis, les frais de port, les commissions, le coût d'entretien des sous-agences et que du montant total, 19,202.10 marcs, soit $4,570.10 ont été dépensés pour la publicité.

Et quel genre de publicité ?

Je constate que la plus grande partie de cette publicité n'est pas de celle que le ministère aurait approuvée, si elle lui avait été soumise avant publication, suivant une des stipulations du contrat.

La Chambre sait peut-être que, d'après les conditions de ce contrat, les réclames devaient être soumises au département avant d'être publiées. C'est ce qu'on n'a pas fait, même après la protestion de M. Scott, si j'en crois les documents qu'on trouve au ministère. Le rapport de M. Scott se trouve compris dans une lettre adressée par M. Smart à M. Preston, et dont une partie se lit comme suit :

La difficulté surgit du fait qu'une très grande partie des réclames en faveur de compagnies de navigation, faite par MM. Karlsburg et Falck, et non par la " North Atlantic Trading Company ", il me semble que l'item le plus important de cette facture—celui qui se rapporte au loyer, etc.—comprend aussi le loyer des bureaux de compagnies de navigation établies et pour les transports océaniques, non seulement au Canada, mais dans toutes les autres parties du globe, dans tous les cas, aux steamers qui appartiennent à des compagnies représentées par ces agents ; en conséquence, nous ne pouvons espérer avoir la réclame que nous attendions quand nous avons conclu ce contrat avec la compagnie.

Dans cette lettre de M. Smart est reproduit mot à mot le rapport que M. Scott lui avait adressé. Nous constatons donc que, dans le mois de juin 1903, M. Smart, alors sous-ministre, savait que les comptes qui lui étaient envoyés n'étaient pas exacts et qu'on ne dépensait pas les deniers votés pour les fins auxquelles ils étaient destinés. Il reste un autre fait : depuis cette date jusqu'à ce jour, en tant qu'il m'a été permis d'en juger après des recherches laborieuses dans les liasses de documents qu'on trouve au ministère, le Gouvernement n'a fait aucun effort pratique pour obtenir des reçus satisfaisants relativement à ces dépenses. Il était bon de stipuler que la compagnie devrait dépenser £3,000 par année, mais l'intention de ceux qui ont conclu ce contrat au nom du Gouvernement n'est-elle pas indiquée dans ce document même ? Ne voulaient-ils pas stipuler que la compagnie devait dépenser £3,000 par année et que si elle remplissait cet engagement, le Gouvernement lui accorderait une rémunération sur les immigrants qui arriveraient au Canada tous les mois ? On n'obligeait pas la compagnie à faire rapport chaque mois ; on attendit la fin de l'exercice et les reçus qu'on adressa au département étaient les certificats des employés de cette compagnie.

M. Smart, quand il s'est rendu à Amsterdam, savait que les comptes de la compagnie se trouvaient dans l'état peu satisfaisant dont lui avait parlé son subalterne ; il savait de plus que la raison qui avait véritablement engagé le ministre à conclure cet arrangement, c'était la colonisation du Manitoba et d'une partie du Nord-Ouest, et que cette compagnie ne fournissait pas les moyens d'atteindre cette fin. Cet après-midi, nous avons entendu certains membres de la droite se lancer dans une dissertation sur le succès prodigieux de la politique actuelle du Gouvernement et, l'autre soir, l'honorable ministre de l'Intérieur a longuement parlé des résultats merveilleux de cette politique.

Mais la question pratique soumise à la Chambre, la question sur laquelle nos adversaires seront appelés à voter ce soir, ce n'est pas celle qui se rattache à la politique générale du Gouvernement, ce n'est pas même la politique d'immigration adoptée par ce dernier, c'est celle qui se rattache à ce contrat conclu entre le Gouvernement et la " North Atlantic Trading Company " et aux diverses modifications et additions qu'on y a faites.

Quand M. Smart visita Amsterdam en 1904, il avait, ou il devait avoir, dans son portefeuille ou dans son esprit certains rapports venus de Winnipeg vers le commencement de l'année 1903. En parcourant la liasse des documents qui se rapportent à cette affaire, je vois que M. George A. Johnston—j'ignore s'il s'agit du statisticien, mais peu importe, car dans ce cas-ci, il n'a fait qu'ouvrir le bal—écrivait, le 30 décembre 1902, que se trouvant sur un train d'immigrants il avait trouvé après beaucoup de difficultés, sept familles d'Allemands-russes enregistrés pour Winnipeg, mais qui devaient se diriger sur le Dakota-nord et sur le Minnesota. Il dit que s'est seulement en examinant leurs billets et leurs adresses qu'il a pu se convaincre de ce fait. Ces immigrants avaient reçu des instructions spéciales sur le lieu de leur destination et se montraient très réticents quand il s'agissait de fournir des renseignements à ce propos :

Il avertissait, en outre, le département que ces personnes avaient reçu des instructions formelles quant à leur lieu de destination et qu'elles avaint été très réticentes à propos des renseignements qu'on leur demandait.

Il conseillait au département de s'occuper de cette question. Ce dernier écrivit à l'agence de Winnipeg et je constate que le 6 janvier 1903, la lettre suivante était adressée au département :

Un grand nombre d'immigrants arrivent à Winnipeg en route pour les Etats-Unis et disent que les compagnies de navigation transatlantiques leur ont déclaré qu'ils paieraient

moins cher en passant par cette route. Ils arrivent au milieu de l'hiver et sont pour nous un fardeau sérieux.

Alors commence une série de lettres assez singulières, l'agence de Winnipeg se montrant bien déterminée, semble-t-il, à convaincre les principaux fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, à Ottawa, que leur système d'immigration, au lieu d'être couronné du succès dont ils tiraient gloire, était un fiasco complet. Voici des extraits de ces lettres :

Il y a un rapport de M. Moffatt, en date du 8 janvier 1903, et qui comprend le rapport de Stemshorn démontrant que 556 immigrants enregistrés pour Winnipeg, sont partis pour les Etats-Unis entre le 21 octobre 1902 et le 6 janvier 1903.

Cinq cent cinquante-six immigrants enregistrés pour Winnipeg et pour lesquels le département avait payé une prime d'après le contrat dont j'ai parlé, ont quitté Winnipeg. C'est là un détail intéressant parce que...

M. A. K. MACLEAN : Comment l'honorable député peut-il savoir q'on a payé des gratifications pour ces immigrants ?

M. NORTHRUP : J'ai lu les documents qui se trouvent dans ces liasses, ce que l'honorable député n'a peut-être pas fait. Or, aucune des lettres que j'ai lues ne contient la moindre chose de nature à nous faire croire que la compagnie ne recevait pas une gratification pour chaque adulte et pour chaque enfant qu'elle envoyait au Canada.

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député sait que ces gratifications ne sont accordées que lorsqu'il s'agit d'immigrants appartenant aux classes agricoles. Il se peut c'est là une supposition bien raisonnable— qu'aucun des immigrants dont il parle n'appartenait à ces classes-là. L'honorable député devrait nous fournir des preuves du contraire.

M. NORTHRUP : Je remercie mon honorable ami d'avoir attaqué ce sujet. J'espérais que quelqu'un soulèverait cette objection, ce qui m'aurait permis de dire à la Chambre que celui qui se donne le mal d'étudier ces documents, constate que les fonctionnaires du département, à Winnipeg, ont, non seulement donné les noms des familles et indiqué l'âge des individus, mais qu'ils ont même fourni les noms des vaisseaux qui ont transporté ces immigrants ; toutes leurs lettres sont une protestation contre cette immigration qui leur arrive pour se diriger ensuite sur les Etats-Unis, immigration transportée par cette compagnie qui retire des gratifications du Gouvernement. Jamais ce dernier n'a refusé de reconnaître l'obligation dans laquelle il se trouvait de payer des gratifications pour ces immigrants. Le Gouvernement n'a pas encore opéré un règlement de comptes ; il a surgi certaines difficultés à propos de divers item, mais le principe n'est pas discuté.

M. A. K. MACLEAN : Je ne parle pas du principe, mais des faits qui se sont produits, et je dis que l'honorable député ne peut appuyer ses déclarations sur une preuve quelconque.

M. NORTHRUP : Je demanderai à mon honorable ami de compulser les documents dont se composent les liasses car il y trouvera jusqu'aux noms des vaisseaux qui ont transporté ces immigrants et les plaintes des fonctionnaires du bureau de Winnipeg, en constatant que ces immigrants devaient se rendre aux Etats-Unis. A mon sens, on doit reconnaître que les fonctionnaires du Gouvernement doivent comprendre un peu leur devoir et avoir une idée des fonctions qu'ils sont appelés à remplir. Qu'on lise cette série de rapports et l'on constatera si les fonctionnaires du département, à Winnipeg, n'ont pas estimé que le pays se trouvait volé par chaque immigrant qui quittait le Canada. Voici une lettre de M. Smith, le commissaire ; elle porte la date du 13 janvier 1903 :

Il a étudié davantage cette question et il a constaté qu'au cours des six derniers mois de l'année 1902, on avait enregistré environ 1,150 immigrants qui devaient ensuite aller s'établir aux Etats-Unis.

Il y a une lettre de M. Smith, commissaire à Winnipeg ; cette lettre porte la date du 13 janvier, et on y trouve que de tous les immigrants arrivés en 1902, environ 2,500 ont été enregistrés comme étant venus à Winnipeg.

Cependant leur destination réelle était les Etats-Unis et c'est là qu'ils se sont rendus. Comment explique-t-il cela ? Il dit que le tarif du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Edmonton était de beaucoup moins élevé que celui des chemins de fer américains se rendant à Pimbina, et que c'est la raison pour laquelle on faisait passer par Winnipeg les immigrants qui voulaient se rendre au Minnesota ou au Dakota. Ils avaient leurs billets pour Winnipeg où les fonctionnaires du département prenaient soin d'eux. La compagnie avait, d'après le contrat intervenu, le droit d'exiger une rémunération pour chacun de ces immigrants ; et cela, parce qu'il n'y a dans le contrat aucune stipulation se rapportant directement à la colonisation de ce pays et que du moment qu'un immigrant foule le sol du Canada, la compagnie a droit à sa prime. 1,500 immigrants, au cours des six derniers mois de 1902 ont pris le chemin des Etats-Unis. Cette émigration se fit de jour en jour.

Le 15 janvier 1903—

| | |
|---|---|
| Hommes | 26 |
| Jeunes garçons | 7 |
| Femmes | 16 |
| Jeunes filles | 11 |
| | 60 |

Le 16 janvier 1903—

| | |
|---|---|
| Hommes | 2 |
| Jeunes garçons | 3 |
| Femmes | 1 |
| Jeunes filles | 2 |
| | 8 |

Le 17 janvier 1903—
2 hommes et 21 femmes.

Le 19 janvier 1903—

| | |
|---|---|
| Hommes | 3 |
| Jeunes garçons | 2 |
| Femmes | 2 |
| Jeunes filles | 3 |
| | 10 |

Le 22 janvier, M. Smart recevait du même M. J. Obed Smith, un télégramme disant :

Les rapports de l'an dernier démontrent que 2,094 immigrants qui avaient leurs billets pour Winnipeg ou pour d'autres endroits du Manitoba, devaient réellement se rendre aux Etats-Unis. On a compté dans cette catégorie d'immigrants 21 Islandais, 151 Scandinaves, 1,922 Allemands-russes. Sans doute, plusieurs centaines d'immigrants de cette dernière classe, bien qu'ayant leurs billets pour Winnipeg, ont pris le chemin des Etats-Unis sans nous faire part de leur intention.

De nouveau, le 26, trois jours plus tard, il annonce que 80 immigrants sont partis pour les Etats-Unis ce jour-là même. Quant nous entendons l'honorable ministre de l'Intérieur comparer ce contrat avec celui fait par ses prédécesseurs, et quand nous constatons que d'après les arranemegnts conclus par le gouvernement conservateur, ce dernier ne payait pour les immigrants adultes que lorsqu'ils arrivaient au Manitoba, tandis que le gouvernement actuel s'oblige à payer une rémunération pour chaque adulte ou enfant qui nous arrive en profitant de cette disposition relative à la classe des cultivateurs ou des domestiques, dès l'instant qu'ils débarquent sur nos rives, on ne peut éprouver de doute sur la valeur relative de ces deux espèces de contrats. M. Smart connaissait ces faits et les rapports auxquels je fais allusion, quand il s'est rendu à Amsterdan, l'année suivante ; il aurait dû se montrer d'autant plus empressé à obliger cette compagnie qui gagnait si facilement son argent, quand le pays ne retirait qu'un léger bénéfice de cette dépense, à remplir ses obligations le plus fidèlement possible.

Monsieur l'Orateur, voici des faits qu'on découvre en compulsant les documents soumis au comité des comptes publics, et je dis qu'on doit en tirer une conclusion. Nous savons, d'abord, que Smart et Preston ont été parties à un contrat. Cela est évident. Nous n'ignorons pas que cette entente n'a pas été connue au Canada ; cela est indiqué dans un mémoire adressé au conseil des ministres ou au ministre de l'Intérieur lui-même. C'était un contrat secret conclu entre Preston et Smart et qui ne devait pas être connu au Canada. Nous savons que quelques mois après la conclusion de ce contrat, on l'a modifié sensiblement pour le plus grand avantage de la compagnie ; c'était apparamment l'œuvre de M. Smart seul, lui qui tous les jours câblait et écrivait à Preston lui annonçant sur un ton de triomphe que le contrat avait été modifié à l'avantage de la compagnie. Nous savons qu'on a appelé l'attention de Smart, d'abord sur la nature des factures qu'on envoyait et sur le fait que ces comptes n'étaient pas vérifiés; on lui a rappelé aussi que les immigrants ne demeuraient pas au Canada et, lui, sachant tout cela, se rendit à Amsterdam où il constata un état de choses tel que, s'il eût été un homme désireux de remplir son devoir, il aurait cherché à s'enquérir parfaitement de ce qui se passait.

Il ne s'est pas même donné la peine d'adresser de rapport ni à M. Preston, ni à M. Sifton, son ministre. Puis, voilà que M. Smart revient au pays, sachant parfaitement, je le répète, que la compagnie ne respectait pas ses engagements ; et en 1904, il conclut un autre marché, modifiant de nouveau les stipulations au bénéfice de la compagnie et affermissant son pouvoir au pays pour une période encore plus longue.

Puis, subséquemment à l'année 1904, convaincu qu'il avait assuré le règne de cette compagnie au pays, pour dix ans, puisqu'il fallait un avis préalable de quatre ans pour annuler le contrat, voilà que M. Smart écrit à un membre de ce syndicat qu'il refuse de désigner, l'informant qu'il a l'intention de se démettre de sa charge de sous-ministre.

Voilà un fait fort significatif : il y a fort peu d'hommes au pays qui consentiraient à abandonner ainsi la charge de sous-ministre. Le traitement attaché à cette charge est actuellement de $5,000, et quant à M. Smart, il a été établi qu'outre le traitement qu'il touchait, il pouvait, de temps à autre, faire un voyage en Europe, à son gré. Il avait la certitude de jouir d'une charge lucrative et inamovible ; et cependant, voilà qu'il démissionne et la seule raison qu'il allègue devant le comité, c'est qu'il brûle d'un tel amour pour l'œuvre de l'immigration qu'il se croit obligé de consacrer à cette cause les restes d'une existence brisée. Cependant, à titre de sous-ministre, il aurait, à coup sûr, trouvé un plus vaste champ, pour l'exercice de son dévouement, et il aurait pu se rendre bien plus utile à la cause de l'immigration, qu'en acceptant la charge de gérant d'une compagnie. Les profits, il est vrai, seraient peut-être moins élevés, mais il est hors de doute qu'il eût été en mesure de rendre de bien plus grands services.

M. Smart écrit à un membre de ce syndicat qu'il est à la veille de démissionner ; puis, sans doute, entre compères intelligents on se comprend à demi-mot et personne ne prétend que M. Preston ou ses amis manquent d'intelligence. Peu après M. Smart

ayant démissionné, il est nommé gérant de cette compagnie dont j'ai essayé de donner un court historique.

Peut-on imaginer une situation qui prête plus au soupçon ? Mais continuons, ce n'est pas tout. Lorsque M. Smart fut interrogé en séance du comité, on s'informa de certaines lettres qu'il aurait écrites, à titre de sous-ministre salarié, touchant un traitement puisé dans le coffre public pour l'accomplissement des devoirs de cette charge.

On lui demanda de déposer devant le comité les lettres écrites à ce syndicat et il refusa. La seule raison alléguée, c'est que ces lettres étaient de nature confidentielle. Qu'est-il arrivé dans la nuit ? Je ne saurais le dire, mais peut-être faudrait-il se rappeler à ce propos le vieil adage que Dieu aveugle ceux qu'il veut perdre. Or, ce matin, il se présente devant le comité, déclarant qu'il lui était impossible de faire le dépôt de ces lettres, parce qu'il les avait brûlées ainsi que ses livres de copies de lettres. Je n'ai pas pour mission d'attaquer M. Smart ; mais je m'adresse aux nombreux députés de la droite qui ont l'expérience des affaires commerciales et je leur pose la question : Supposons que vous fassiez parti d'un jury, devant un tribunal de justice, et qu'il s'élève une question au sujet d'une lettre ; vous avez entendu l'accusé dans sa défense et il est prouvé que, pendant qu'il détenait une charge publique et salariée par l'Etat, il a écrit à un membre d'une organisation commerciale à laquelle il avait accordé des privilèges extraordinaires, une lettre où il lui annonçait qu'il allait démissionner ; démission qui se réalisa plus tard, le titulaire ayant abandonné une charge très lucrative pour accepter l'humble position de simple gérant d'une compaguie commerciale ; or, lorsqu'on lui demande de faire le dépôt de ces lettres, il refuse tout net, sous prétexte que ces lettres sont de nature confidentielle et que leur publication pourrait léser certains intéressés ; puis plus tard, il vient déclarer qu'il lui est impossible de les déposer, parce qu'il les a détruites ainsi que les livres de copies de ces lettres, livres qui devaient, en outre, contenir nombre de lettres écrites à d'autres qu'aux membres de la compagnie. Eh bien ! je le demande, est-ce que cet enchaînement de circonstances ne jette pas une vive lumière sur l'enquête qui se fait ici aujourd'hui ?

Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), nous déclare ingénûment que cette compagnie peut être assimilée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et il ajoute : " Qui connaît les actionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ? Si j'étais à la veille de passer un marché avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, est-ce que je m'aviserais de m'informer du nom des actionnaires ? " Que faut-il penser d'un pareil plaidoyer dans la bouche d'un ministre d'Etat ? Un ministre qui, de sang froid, ose comparer un pareil syndicat à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne trahit-il pas un manque absolu de tout sens du juste et du droit ? Si le ministre ignore ce qui en est je vais le lui apprendre. Quand le Gouvernement décide de passer un marché avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il a la certitude que cette compagnie peut être obligée de remplir ses engagements. La liste des officiers de cette compagnie est parfaitement connue. Elle détient une charte lui accordant la personnalité civile, l'érigeant en corporation et qui figure dans notre code de lois, puis, la liste de ses actionnaires est parfaitement connue. Il n'y a absolument rien de secret, et en présence du budget de recettes et des ressources de la compagnie, peu importe de savoir les noms des officiers, des actionnaires ou des directeurs.

Certes, il faut une belle audace pour oser assimiler un marché intervenu avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou avec la banque d'Angleterre à un traité passé avec une association de nature aussi problématique que cette compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, association qui s'attribue pompeusement le nom de corporation érigée et autorisée en novembre 1902, se sert du sceau d'une corporation ainsi que du nom de son secrétaire, bien que pareille organisation n'ait jamais existé. Assurément, le ministre de l'Intérieur comprend la distinction à établir entre ces deux compagnies.

Le ministre a cherché à créer une diversion, en établissant la comparaison entre les résultats découlant du service de l'immigration sous l'ancien régime et sous le régime actuel.

Je ne veux pas me laisser entraîner dans cette digression ; je me bornerai à lui signaler la conséquence découlant de sa statistique D'après ses propres chiffres, le parti conservateur, en 1896, a consacré $120,000 à l'immigration. L'immigration de l'Europe continentale a absorbé $6,710, de cette somme.

Ainsi d'après ses propres chiffres, la dépense afférente au service de l'immigration de l'Europe continentale s'est élevée à $6,710 et nous avons obtenu 4,451 immigrants ; soit $1.50 par tête. Voilà tout ce qu'il nous en a coûté. Est-ce que ce système ne l'emportait pas sur celui en vogue aujourd'hui ? N'oublions pas un autre point de comparaison : c'est qu'en 1896, il existait une crise universelle dans toute l'étendue du monde civilisé, tandis que, ces années dernières, la prospérité a régné au Canada et dans le monde entier. Cependant, à cette époque, avec une dépense de $6,710 nous avons obtenu 4,451 immigrants de l'Europe continentale. Voyons la situation, pour l'exercice 1904-1905. Nous avons consacré $972,000 au service de l'immigration, et d'après ses propres chiffres, l'immigration européenne a absorbé $86,967. Qu'on

le remarque bien, je ne souscris point ici à une statistique dont je serai peut-être obligé plus tard de révoquer en doute l'exactitude.

Il affirme que cette dépense a eu pour conséquence une immigration de 37,255 habitants; nous avons obtenu 37,255 immigrants de l'Europe continentale tant pour le Manitoba que pour l'Ouest, et que nous avons payé $5 par tête, il va de soi que nous ne pourrons pas nous tirer d'affaires pour $86,967. Me basant sur la statistique du ministre, je lui pose cette question : peut-il prétendre que c'est au marché conclu par M. Sifton avec la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, qu'il faut attribuer l'accroissement de l'immigration du Nord-Ouest, lorsque. d'après les chiffres qu'il a donnés sur cette somme de $972,000, il n'a été consacré que, d'après les chiffres qu'il a donnés sur que $86,000 au recrutement d'immigrants pour le Nord-Ouest. Et que dire des autres $972,000, moins $86,000? Que dires des $886,-967 consacrés au service de l'immigration? N'en est-il rien résulté ? A coup sûr, le ministre nous prend tous pour des aveugles, s'il croit qu'en créant ainsi une diversion, il réussira à nous faire oublier des questions et des faits comme ceux qui s'imposent à notre étude en ce moment, et dont le Gouvernement. s'il est sage, devra tenir compte, à titre d'avertissements, avant qu'il ne soit trop tard.

Au cours de ce débat, le ministre de l'Intérieur a assimilé la politique du parti libéral à celle du parti conservateur. J'ai répondu à cette prétention cet après-midi. L'orateur qui a porté la parole, cet après-midi, a assimilé l'attitude des conservateurs à celle des libéraux, tant sur la question débattue en ce moment, que sur celle de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan qu'il a voulu mêler au débat. Je refuse de m'écarter du débat et je tiens à assurer mon honorable collègue qu'il aura bientôt l'occasion de faire connaître ses vues sur cette dernière question.

Si le ministre de l'Intérieur affirme, à bon droit, que sur cette question le Gouvernement libéral a adopté l'attitude prise par le Gouvernement conservateur, il en serait de cette question de préférence commerciale, comme de la politique fiscale du parti conservateur, que les libéraux ont également adoptée, mais qu'ils ont tellement mutilée et défigurée par les modifications qu'ils y ont apportées, qu'elle n'est plus reconnaissable aujourd'hui. Quant à la question commerciale, il ne faut pas oublier que, l'autre soir, l'avocat général a prononcé au sujet du régime protectionniste, un des discours les plus éloquents, les plus vibrants de patriotisme qu'on ait jamais entendus, dans la ville de Toronto. Il adopte la politique fiscale du parti conservateur et dans cette mesure-là même, il suit une ligne de conduite pleine de sagesse et de prudence.

Il ne me reste plus rien a ajouter, monsieur l'Orateur, sauf à prier mes honorables collègues de vouloir bien, avant de voter, mûrement étudier le projet de résolution qui est en discussion.

Le Ministre de l'intérieur et ses acolytes qui ont pris part au débat se sont scrupuleusement abstenus de discuter la question au fond et se sont livrés à toutes sortes de digressions sur d'autres questions étrangères au débat. Sans doute ce débat est si désagréable aux députés ministériels que ceux qui y participeront plus tard continueront, sans doute, à étudier la question; mais j'espère que mes collègues de gauche les obligeront à s'en tenir au texte. Le ministre de l'Intérieur ou quelqu'un de ses partisans peut-il nous dire comment il se fait que, d'une part, il puisse affirmer la légitimité de ce marché et que, d'autre part, il annonce qu'il veut le rescinder ? Le seul article de ce traité qui en autorise l'annulation est l'article 12 qui dispose :

> Cette convention demeurera en vigueur, pendant une période de dix ans, à dater de sa passation, subordonnément, toutefois, aux droits du Gouvernement de la rescinder, par voie d'avis, couché par écrit, sous la propre signature du ministre,si le ministre est convaincu que la compagnie manque à l'exécution de ses obligations. Toutefois, chacune des parties contractantes a le droit d'abroger la convention, en donnant quatre ans d'avis.

Le ministre semble s'être convaincu que la compagnie n'a pas fidèlement rempli ses obligations et il lui a adressé une lettre où il expose les raisons qui l'ont engagé à annuler le contrat, or, voici à quoi se résument les raisons alléguées par le ministre : c'est que l'immigration venant de certains pays s'étant moins portée vers le Canada qu'il ne l'espérait, il en conclut qu'il est impossible que la compagnie ait exécuté le marché. Il semblerait que plus on étudie cette affaire et plus on y découvre d'irrégularités. Si le ministre est sincère dans sa déclaration et que ce marché respecte les plus chers intérêts du pays, pourquoi donc le Gouvernement ne s'efforce-t-il pas de le faire exécuter par la compagnie, afin que le Canada puisse bénéficier des avantages qui, à leur dire, doivent en découler ? Que penser d'un ministre qui déclare cette entreprise légitime, mais qui annule ce marché parce que le chiffre des immigrants venus de deux pays n'est pas aussi élevé qu'il l'espérait, sans se demander s'il ne serait pas possible d'en obtenir la fidèle exécution.

Il est possible que, comme surcroît de misère et d'embarras, le ministre constate quelque jour qu'il a tout simplement entraîné le pays dans un procès, en s'avisant d'annuler un contrat, tandis que d'après le texte même de la lettre qu'il a adressée à la compagnie, le seul motif qui l'a porté à rescinder ce marché, c'est un simple soupçon basé sur le fait que le chiffre des immigrants n'était pas aussi élevé qu'il l'espérait. Et si on rescinde le contrat, parce que la compagnie manque à ses obligations, pour-

quoi le Gouvernement ne l'annule-t-il pas immédiatement ? Pourquoi continuer à verser à cette compagnie des deniers publics ? De quel droit les membres de ce syndicat toucheraient-ils plus longtemps cette prime de $5 par tête d'immigrant ? De quel droit M. Smart continuerait-il à remplir ses fonctions, dans son bureau de Montréal, et à toucher son traitement pendant six mois de plus, si cette compagnie est déchue de ses droits, aux termes mêmes du contrat.

Que le ministre fasse un geste viril ; que le Gouvernement prenne une décision légitime au sujet de ce traité, quand ce serait pour la dernière fois. Si ce marché a été conçu dans l'iniquité et si son exécution a été malheureuse, que le Gouvernement rachète sa faute ; qu'il rescinde le traité, sans tarder, s'il est entaché de fraude. D'un autre côté, si c'est un traité légitime, que le Gouvernement le maintienne en vigueur, et oblige les entrepreneurs à faire leur devoir envers le pays, afin que le Canada bénéficie pleinement d'une entreprise qu'on estime excellente.

A titre de représentants du peuple dans cette Chambre, nous avons ici un devoir à remplir envers nos commettants : si le Gouvernement a passé un marché préjudiciable aux intérêts du pays, un marché absurde, proclamons-le hautement par notre vote. Comment les députés pourraient-ils repousser la motion proposée par le député de Toronto qui conclut à l'annulation de ce contrat, puis prêter leur appui et prodiguer leur encens au gouvernement qui, du coup, rescinde ce traité et cela de la façon la plus injuste et la plus illégale ? Quand les députés de droite et de gauche seront appelés à émettre leurs avis, j'espère qu'ils ne perdront pas de vue cette importante considération : que ce sont de pareils abus qui portent la plus grave atteinte à toute l'économie de notre vie publique. S'il est vrai que cette compagnie est l'organisation véreuse qu'on prétend, alors l'honneur, la bonne renommée du Canada, aux yeux de nos compatriotes et aux yeux de l'étranger, demandent que la Chambre prononce condamnation contre les auteurs de ce traité et contre ceux qui y ont participé.

D'autre part, si cette Chambre, à la majorité des voix, déclare catégoriquement que ce marché n'est ni préjudiciable au pays, ni imprudent, ni absurde et qu'il importe de prendre des mesures immédiates pour le rescinder, alors, monsieur l'Orateur, je déplorerai amèrement l'atteinte portée par ce vote à la bonne réputation de cette Chambre, à l'honneur du pays, aux yeux des pays étrangers.

M. D. W. BOLE (Winipeg) : Je désire adresser quelques courtes observations à la Chambre, ce soir, et, je l'appréhende fort, je cours le risque de m'attirer le déplaisir de mon honorable collègue (M. Northrup) qui m'a conseillé de serrer de près le texte. Je cours encore le risque de m'aliéner l'estime du député de Leeds (M. Taylor) qui nous a dit, hier soir, que les députés de la droite n'ont que faire de répliquer aux accusations déplacées que lancent contre eux les députés antiministériels. A tout événement, c'est mon intention de faire un court examen du système d'immigration appliqué par le Gouvernement. Mon excuse se trouve dans un paragraphe inséré dans la résolutoin présentée par le député de Toronto (M. Foster) ainsi que la définition qu'il a donnée du système de l'opposition. Mon excuse, en outre, se trouve dans le fait que le député de Jacques-Cartier (M. Monk), au cours de sa harangue, a développé la même question. A titre de représentant de la ville de Winnipeg qui, plus que toute autre ville au Canada, a bénéficié du système d'immigration institué par le Gouvernement actuel, je croirais manquer à mon devoir en ne prêtant pas mon appui à ce système et en n'élevant pas la voix pour condamner cette campagne dirigée contre ce système par les députés de la gauche.

Hier soir, le député de Toronto-nord (M. Foster) nous a fait un magistral discours. En prêtant l'oreille à ses observations, j'ai éprouvé à la fois un double sentiment, et de plaisir et de déception : j'ai admiré la beauté de cette pièce d'éloquence, mais en même temps, j'ai regretté son silence sur certains points essentiels. Je comparerais volontiers ce discours au figuier planté dans la vigne du Seigneur : un arbre de belle venue, agréable à la vue, mais frappé de stérilité Dans le cours de cette harangue, de l'exorde à la péroraison, l'honorable député s'est évertué à prouver le manque de précaution des marchés administratifs intervenus entre le Gouvernement et la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord. Le double reproche qu'il adresse au Gouvernement au sujet de ces traités, c'est qu'ils manquent de précision et qu'on ne les a pas soumis au Parlement. Monsieur l'Orateur, je suis passablement au courant de l'œuvre de l'immigration, puisque j'y ai consacré quelques années de ma vie, et j'affirme qu'il est impossible d'apporter cette précision dans un contrat se rattachant à l'œuvre de l'immigration.

En passant un marché administratif, l'honorable député ne saurait stipuler au contrat que Pierre ou Jacques ou tout autre citoyen de l'Autriche sera transplanté de son pays d'origine aux Territoires du Nord-Ouest. Mon honorable collègue le sait parfaitement, toute convention passée avec une compagnie exerçant son activité dans le champ de l'immigration ne saurait aboutir au succès que si l'on crée un courant d'opinion dans le pays où l'on espère recruter des immigrants.

Le deuxième reproche que l'honorable député formule, c'est que ce marché administratif n'a pas été soumis au Parlement. Grande a été ma surprise, en entendant le ministre de l'Intérieur affirmer que sous le régime du député de Toronto-nord il existait des marchés administratifs similaires

et que lui-même, à titre de ministre des Finances—à l'instar du ministre des Finances actuel, comme il nous l'a dit dans un langage dramatique—signait alors des chèques au bénéfice de certaines compagnies et qu'on n'a pas soumis ces marchés à l'approbation du Parlement.

Quel est le système de l'opposition au sujet de l'immigration ? On peut accepter, en toute sûreté de conscience, la définition que nous a donnée de ce système le député de Toronto-nord et j'en suis convaincu, le chef de l'opposition ne s'inscrira pas en faux contre cette définition donnée par son collègue. Au dire du député de Toronto-nord, la pauvreté règne dans ces contrées de l'Europe continentale ; ces populations ont été en butte aux persécutions religieuses et aux guerres de race et, par conséquent, " elles viendront quand même ". Elles viendront quand même: voilà toute la politique de l'opposition en matière d'immigration. Je tiens à informer le député de Toronto-nord ainsi que le chef de l'opposition et tous ceux qui pourront coopérer, plus tard, avec lui, dans l'administration des affaires publiques, que les populations de l'Ouest dont je suis l'interprète ici, ce soir, n'approuveront jamais pareille attitude.

Si vous me permettez une légère digression, monsieur l'Orateur, je ferai observer que je désapprouve cette campagne de dénigrement contre la gestion du service de l'immigratien et autres services. On ne cesse de crier : Au voleur ! Monsieur l'Orateur, je n'ajoute nullement foi à ces clameurs.

Depuis que je siège dans cette enceinte parlementaire, je n'ai pas encore réussi à découvrir l'ombre même d'une preuve convaincante, à l'appui des accusations de gripperie et de pillerie formulées au cours de cette session et de la dernière session. Chaque fois qu'il s'élève un débat sur quelque question d'intérêt public, à tous les arguments formulés par le Gouvernement ou les députés ministériels, l'opposition fait entendre la même reponse, ce sempiternel refrain : Pillards ! Grappilleurs ! S'agit-il de travaux publics, de dragage, d'immigration, ces messieurs font toujours entendre le même cri : Pillards ! Dans l'impuissance où ils se trouvent de porter la conviction dans l'esprit des députés et de nos populations, ils ont inauguré cette campagne de dénigrement, qui ne leur fait guère honneur. Au demeurant, ces accusations sont fondées sur de simples racontars entendus dans la rue ; et mes collègues en conviendront, je pourrais affirmer à bon droit que le député de Simcoe-Est (M. Bennett) a bien quelque reproche à s'adresser à cet égard. Hier soir, et aujourd'hui, il a circulé sur le compte de ce collègue une rumeur qu'on s'est répétée, dans cette Chambre et en dehors.

Je refuse d'ajouter foi à pareille rumeur, quand un de nos collègues est mis en cause. Voici à quoi se résume cette rumeur : au cours d'un certain procès où il était intéressé dans son comté, l'honorable député aurait essayé de faire le triage d'un jury, c'est-à-dire qu'il aurait tenté d'obtenir un jury composé de conservateurs, afin que ces jurés l'acquittassent de l'accusation portée contre lui.

Quelles sont les indices de probabilité ici? Ce jury était uniquement composé de conservateurs ; mais je ne crois pas que le député de Simcoe-est ait comploté dans le but d'obtenir un jury conservateur, pour se faire absoudre. Eh bien, si pareil soupçon s'attachait à un membre du Gouvernement, on crierait à la corruption, à l'intimidation. D'ailleurs, s'il fallait refaire l'historique de ces scandales au pays, je l'appréhende, les amis de nos collègues de la gauche y figureraient. Je suis aussi jaloux que tout autre député de la pureté dans l'administration des affaires publiques. D'un autre côté, je ne mettrai pas moins d'impartialité que mes collègues dans mes jugements à l'égard des ministres et des fonctionnaires, et je les tiendrai pour innocents, tant qu'on n'aura pas prouvé leur culpabilité.

J'ai encore une courte observation à présenter au sujet d'une question que presque tous les députés ont abordée : l'affaire de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Je ne crains pas de l'affirmer—car je parle ici en connaissance de cause—cette transaction a reçu l'approbation de tous les esprits bien pensants dans l'Ouest. J'ignorais le premier mot de ces scandaleuses transactions en matière de terres domaniales, transactions devenues légendaires au pays, et c'est aujourd'hui même que j'en ai appris l'existence. Ce ne sont pas de pareils marchés que je veux signaler à la Chambre ; mais je suis prêt à défendre le marché conclu avec la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan.

Cette compagnie a acheté 250,000 acres de terre, du gouvernement fédéral, à $1 l'acre. Donc il suit nécessairement de là que quelqu'un s'est payé le luxe de certains gains à même cette transaction. On a insinué que certains députés de la droite ont participé à ces gains. Je n'en crois rien. Du fait qu'il est intervenu une transaction d'ordre commercial entre le Gouvernement et une compagnie comme la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, on ne saurait conclure à l'existence de gripperie. Voici le côté avantageux du marché conclu avec la compagnie.

Le Gouvernement consacre à son système d'immigration une somme annuelle de $700,000 à $800,000. Ce n'est pas sans frais qu'on peut installer sur sa terre chaque colon recruté au dehors. Au traité passé avec la compagnie, il est stipulé qu'elle versera à l'Etat $250,000 en espèces sonnantes, et en outre, elle est tenue d'établir 32 colons dans chaque township reçu du gouvernement. On prétend que la compagnie a volé ces colons à l'Etat, après que celui-ci les eût

fait venir à grands frais de l'étranger. Je n'ajoute nullement foi à cette accusation. Je suis bien au courant de tous les faits relatifs à la colonisation de cette étendue de territoire, et je sais que la compagnie de colonisation de la vallée de la Saskatchewan compte plus de 3,000 agents aux Etats-Unis, et les 32 colons qu'elle a installés sur des terres dans chaque township ont été recrutés aux Etats-Unis, par l'entremise des agents de cette compagnie.

Au cours de ses observations sur cette question, le député de Toronto-nord (M. Foster) a voulu faire du sarcasme en nous montrant cette étendue de terre, hier encore véritable désert, transformée aujourd'hui en jardin. Eh bien ! monsieur l'Orateur, voilà nombre d'années que je demeure à trente ou quarante milles de ce district, et mes collègues seront peut-être étonnés d'apprendre de ma bouche que la description que l'honorable député nous a faite de cette étendue de territoire est conforme aux faits; cette transformation du désert en jardin, est parfaitement exacte.

M. FOSTER : Très bien !

M. BOLE : Pendant nombre d'années, monsieur l'Orateur, on a représenté ce district comme un caprice de la nature, comme un phénomène qui nous paraissait inexplicable ; mais l'existence de ce phénomène n'en était pas moins réelle, et pendant nombre d'années, le district au nord de Lumsden, sur une étendue de 90 à 100 milles, était demeuré un véritable désert ; mais il y a trois ou quatre ans, lorsque les pluies revinrent, ce district subit une transformation complète : il devint ce qu'il est aujourd'hui, un des jardins des territoires du Nord-Ouest.

Quand à la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord, je n'ai qu'une observation à présenter : car je ne me propose pas de développer cet aspect du système d'immigration.

Au risque de me mettre en désaccord avec le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), je dois donner mon interprétation de cette affaire. A mon avis, la raison d'être du secret dont on s'est entouré, c'est que, dans certains pays de l'Europe continentale, toute propagande est interdite législativement aux agents d'immigration ; et bien que cette compagnie semble composée d'hommes sans valeur, dont le député de Toronto-Nord (M. Foster) nous a fait connaître les noms, vendredi soir, c'est réellement une compagnie représentée par des hommes d'importance qui tiennent à ce que leurs noms ne soient pas divulgués, précisément en raison de la situation créée par les lois de ces pays. Plutôt que de livrer leurs noms à la publicité, ils préfèreraient que le traité fût rescindé.

Le ministre de l'Intérieur nous a dit, en outre, que la compagnie n'a pas fidèlement exécuté les stipulations du traité et qu'en conséquence il a fallu le rescinder. Mais, après tout, monsieur l'Oraeur, ce marché était-il si condamnable ? Je le répète, pour se faire une juste idée de l'œuvre de l'immigration, il faut envisager les résultats généraux. Au cours des cinq années de la durée de ce traité il est venu au pays 128,000 immigrants des pays embrassés par ce contrat et pour 49,000 immigrants, il a été versé une prime de $5 par tête. Eh bien ! si chacun des 128,000 immigrants venus de l'Europe continentale est évalué à $1,000 —et c'est là l'évaluation établie par les députés antiministériels, lorsqu'ils étaient au pouvoir—il s'ensuit que la compagnie a augmenté de $128,000,000 la valeur du pays.

On s'est fort élevé, tant dans cette Chambre qu'au dehors, contre le recrutement d'immigrants pauvres, dénués de toutes ressources pécuniaires, ces immigrants recrutés dans les bas-fonds et les ruisseaux des grandes villes de l'Europe continentale. Les députés antiministériels ont souvent dénigré les doukhobors et les Galiciens, et le ministre de l'Intérieur lui-même a jadis partagé leur avis ; mais je ne puis souscrire ni à l'opinion de ces messieurs ni à l'avis du ministre. Les immigrants privés de ressources pécuniaires sont tout aussi nécessaires au développement du pays que les immigrants aisés qui vont s'établir sur les terres.

Quels sont les besoins du pays en ce moment ? Il a déjà été adjugé à un de mes concitoyens certains marchés administratifs qui demanderont l'emploi de 10,000 hommes. Ces ouvriers, ces manouvriers, allez-vous les importer d'Ecosse ou d'Angleterre ? Non, il nous faudra les demander aux pays visés par ce contrat. Dans la province de Québec et dans l'est d'Ontario il a été adjugé des marchés qui demanderont l'emploi de 5,000 à 10,000 hommes. Dans nos contrées de l'Ouest, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la compagnie du chemin de fer canadien du Nord ont adjugé des marchés que demanderont l'emploi de 4,000 à 5,000 hommes. D'après les calculs que j'ai faits, la construction des chemins de fer demandera, cette année, l'emploi de 20,000 hommes. Dans les contrées de l'Ouest où presque toutes les terres sont déjà ensemencées, la récolte des céréales demandera 50,000 hommes. Ce n'est pas là le genre de main-d'œuvre qu'ambitionnent ceux qui viennent au pays le gousset bien garni d'argent.

Les doukhobortses qui sont venus ici il y a sept ou huit ans, ont été l'objet de bien des critiques, tant dans cette Chambre qu'au dehors. On prétend que ce n'est pas un peuple éclairé, et qu'il est ennemi des lumières. Eh bien ! je dois déclarer ici qu'il a été adjugé des marchés pour la construction de 128 maisons scolaires au bénéfice de ces populations.

Le système des primes est-il digne d'approbation ? J'en conviens, c'est une abon-

dante source d'ennuis, d'embarras, et peut-être d'agiotage. Et s'il était possible de faire de la propagande pour l'immigration sans recourir à ces primes, la chose serait préférable. A mon avis, toutefois, il est presque impossible de dévier le courant d'immigration vers ce pays, sans utiliser ce régime des primes. Les députés de la gauche reconnaissent la légitimité du régime des primes, puisqu'ils l'ont eux-mêmes inauguré en 1882.

D'autres pays ont adopté la même méthode. Par exemple, la république Argentine a pu obtenir, à part de la prime qu'elle accorde, des prix de passage très réduits comparés à ceux que payent les immigrants qui viennent au Canada. La confédération australienne paye £1 de prime à l'immigration ; en sus de cette somme, qui est à la charge du gouvernement central, les Etats de la confédération contribuent de fortes sommes aux mêmes fins. De même pour la Nouvelle-Zélande. En présence de tant de concurrence, il me semble que nous ne devons pas songer à abolir la prime, si nous voulons attirer en Canada l'immigration.

Pendant quelques instants, je donnerai des chiffres qui me paraissent très intéressants. De 1902-1901 à 1904-1905 inclusivement, d'après lesderniers chiffres officiels que nous ayons, 521,489 immigrants sont arrivés en Canada. On a insinué devant le Parlement que le Gouvernement négligeait l'immigration de nos nationaux de Grande-Bretagne. Les faits établissent le contraire. Au cours de ces cinq ans, la Grande-Bretagne nous a envoyé 186,594 sujets et les Etats-Unis, 182,729, un total de 369,323 individus d'origine anglo-saxonne. Pendant la même période, l'Europe continentale nous a expédié 152,166 immigrants. Voici maintenant le tableau de l'immigration, pendant les derniers cinq ans du régime conservateur. D'abord le nombre des individus arrivés d'Europe continentale entre 1892 et 1896 :

| | |
|---|---|
| 1892 | 8,360 |
| 1893 | 9,562 |
| 1894 | 4,825 |
| 1895 | 3,834 |
| 1896 | 4,451 |

Tel est le résultat de la politique des honorables députés d'en face, lorsqu'ils détenaient le pouvoir. Ces populations de l'Europe continentale sont des pauvres qui sont persécutés dans leur pays et les conservateurs d'alors leur offraient de venir s'établir au Canada. Et les résultats de cette politique sont frappants. Quel effet produisit-elle sur l'immigration de la Grande-Bretagne ? Voici les chiffres :

| | |
|---|---|
| 1892 | 22,636 |
| 1893 | 20,071 |
| 1894 | 16,004 |
| 1895 | 14,956 |
| 1896 | 12,384 |

Pendant les neuf mois expirés de l'exercice courant, c'est-à-dire jusqu'au 30 mars 1906, il est arrivé des Etats-Unis au Canada 30,971 immigrants, contre 25,240 pendant la période correspondante de l'année dernière. Le nombre qui nous est arrivé de la Grande-Bretagne est de 37,576 et de l'Europe continentale 17,202, soit un total de 54,778 Européens, contre un total de 50,880 l'année dernière.

Il est arrivé deux fois plus d'immigrants pendant le mois de mars de cette année que pendant le mois de mars de l'année dernière. Voici une lettre d'un de mes amis, secrétaire de l'association d'immigration de l'ouest du Canada. J'en lirai un passage qui intéressera la Chambre. La lettre est datée de Minneapolis, 27 mars 1906:

> L'immigration des Etats-Unis vers l'ouest du Canada, cette année sera, selon toute apparence, phénoménale. Je crois qu'au moins 60,000 personnes se sont décidées à émigrer vers ce pays. Lundi dernier huit jours, 704 wagons d'effets de colons stationnaient à North-Portal, attendant la visite des douaniers.

Sept cent quatre wagons d'effets d'immigrants en un jour. Le contraste entre la politique d'immigration des conservateurs et celle du Gouvernement actuel est plus qu'apparent. Voici maintenant quelques chiffres sur les progrès de la ville de Winnipeg, où j'habite. Je fais la comparaison entre les deux régimes. D'abord, l'état des recettes du bureau de poste, pendant les cinq dernières années du régime conservateur, puis celui des recettes pendant les cinq dernières années de l'administration actuelle :

| | |
|---|---|
| 1891-1892 | $86,069 56 |
| 1892-1893 | 93,211 56 |
| 1893-1894 | 91,815 01 |
| 1894-1895 | 85,721 90 |
| 1896-1897 | 91,417 34 |

Vous voyez les fluctuations, et la différence entre le chiffre maximum et le chiffre minimum est d'environ 5,000. Voici l'état correspondant pour les dernières cinq années :

| | |
|---|---|
| 1900-1901 | $123,864 73 |
| 1901-1902 | 156,734 36 |
| 1902-1903 | 201,906 62 |
| 1903-1904 | 256,519 17 |
| 1904-1905 | 319,378 22 |

La politique des honorables députés de la gauche est de permettre aux immigrants de venir s'établir ici, s'ils en ont envie ; celle du gouvernement actuel est d'épuiser tous les moyens possibles pour induire les immigrants à se diriger vers le Canada. Les chiffres prouvent la sagesse des deux politiques. Il y a d'autres marques de prospérité. Si quelqu'un de la gauche juge à propos de réfuter ces chiffres, nul doute qu'il attribuera une large part de cette prospérité à la Providence et peut-être aussi à d'autres causes. Mais j'affirme devant la Chambre que la population de l'Ouest est intimement convaincue que la prospérité dont jouit le Canada aujourd'hui est un effet direct de la sage politique d'immigration

inaugurée par M. Sifton et qu'a critiquée l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster).

La politique d'immigration de M. Sifton a remporté les élections de 1904 dans l'Ouest. C'est dû à sa politique, si une vingtaine de partisans du Gouvernement ont été élus, contre à peine une demi-douzaine à gauche. Je répète—et je veux que la Chambre prenne note de ce que je dis—je répète et j'avertis le Gouvernement que s'il se laisse intimider par les attaques de l'opposition, s'il se relâche de la propagande active qu'il a poursuivie depuis dix ans, s'il cesse de déployer la même activité, s'il ferme quelqu'une des agences qui nous ont tant envoyé d'immigrants de tous les pays étrangers, la population de l'Ouest lui retirera son adhésion. Je lui donne l'assurance que ses succès récents, politiques et autres, dans l'Ouest canadien, sont dûs en grande partie à sa politique d'immigration.

J'ai d'autres chiffres. Je n'apprends à personne, je suppose, que Winnipeg a un bureau de douane. Les honorables députés de la gauche ne nieront pas que la plus sûre indication de la prospérité et des achats de la population et les recettes de la douane. Voici les chiffres de ces recettes pour la dernière période quinquennale des conservateurs :—

| | |
|---|---|
| 1891-1892 | $649,169 31 |
| 1892-1893 | 591,925 68 |
| 1893-1894 | 517,978 63 |
| 1894-1895 | 411,885 71 |
| 1895-1896 | 528,589 41 |
| | 2,699,548 74 |

Remarquez ces chiffres, monsieur l'Orateur. En 1891-1812 la douane a produit à Winnipeg, $649,169. Cinq ans plus tard, sous l'administration conservatrice, ce total accusait une diminution et n'était que de $528,589. Quel est maintenant le résultat pendant les derniers cinq ans du régime actuel. Voici :—

| | |
|---|---|
| 1900-1901 | $ 920,074 33 |
| 1901-1902 | 1,400,367 55 |
| 1902-1903 | 1,803,304 50 |
| 1903-1904 | 2,498,856 37 |
| 1904-1905 | 2,629,937 45 |
| 1905-1906 | 2,685,240 21 |

Si nous admettons que l'immigration a causé l'augmentation de ces recettes, il faut de toute nécessité admettre la sagesse du système d'immigration. Depuis cinq ans, la douane à Winnipeg accuse une augmentation de $920,074 en 1900-1901 à $2,629,-937 en 1900-1905. Au contraire, les recettes de la même source ont diminué sous les conservateurs. Prenons maintenant l'accise. On admettra encore que l'accise indique ce qu'une population est en état de consommer, quoique ce ne soit pas toujours à son crédit :

| | |
|---|---|
| 1891-1892 | $376,655 55 |
| 1892-1893 | 412,345 15 |
| 1893-1894 | 414,426 11 |
| 1894-1895 | 379,581 89 |
| 1895-1896 | 423,762 40 |

M. BOLE.

Vous remarquerez une légère augmentation pendant la dernière période quinquennale de l'administration conservatrice. En effet, les chiffres sont $376,665 en 1891-92. Voyons le résultat sous le régime actuel :—

| | |
|---|---|
| 1900-1901 | $ 537,958 36 |
| 1901-1902 | 637,881 28 |
| 1902-1903 | 775,783 02 |
| 1903-1904 | 913,611 46 |
| 1904-1905 | 1,000,259 55 |

L'augmentation, restreinte à environ $40,-000 pendant la première période, accuse une augmentation de près d'un demi-million pendant la deuxième période. D'autres indications de progrès, monsieur l'Orateur, s'annoncent dans l'Ouest. Je me rappelle que nous payions le terrain de $10 à $15 par pied linéaire sur l'alignement de la rue, tandis que nous payons aujourd'hui $200, $300 et même $400 par pied de front. Ces prix paraissent trop élevés, mais ne le sont pas en réalité, dans certains quartiers. Je dois dire que le terrain se vend à peu près à sa juste valeur aujourd'hui à Winnipeg. En 1900, la construction dans cette ville, a atteint en valeur le chiffre de $1,325,000 ; en 1901, $1,718,000 ; en 1902, $2,365,000 ; en 1903, $5,689,000 ; en 1904, $7,225,000 ; en 1905, $10,500,000. Cette année, me dit-on, monsieur l'Orateur, la construction à Winnipeg atteindra en valeur le chiffre de $15,000,000. Interrogez n'importe quel gamin que vous rencontrez dans la rue, sur les causes de ce développement phénoménal, et il vous répondra immanquablement que c'est la politique d'immigration de M. Sifton. La population de Winnipeg, lors des opérations du recensement officiel en 1901, était de 42,000 âmes ; aujourd'hui, j'ai tout lieu de croire, d'après des renseignements dignes de foi, que la population est de 100,000 âmes. Pendant les derniers six ou sept ans, l'évaluation foncière de Winnipeg a augmenté de plus de $26,-000,000.

Voilà encore des chiffres. J'espère que je n'ennuie pas la Chambre. Ils sont si éloquents ! La meilleure indication possible de l'excellence du régime d'immigration est sans contredit l'inscription des homesteads. Comparons encore les totaux des deux mêmes périodes quinquennales. Sous le régime conservateur :

| Année. | Nombre de homesteads. |
|---|---|
| 1891-1892 | 4,738 |
| 1892-1893 | 4,175 |
| 1893-1894 | 3,568 |
| 1894-1895 | 3,030 |
| 1895-1896 | 1,888 |

Monsieur l'Orateur, la politique passive d'immigration inaugurée ou exposée par l'honorable député de Toronto-nord M. Foster), avec l'approbation de l'honorable chef de l'opposition (M. Borden), qui espère être tôt ou tard premier ministre du Canada, cette politique passive d'immigration, dis-je, a produit une diminution dans le nombre des inscriptions de homesteads

de 4,738 à 1,888 dans l'espace de cinq ans. La politique d'immigration sage et énergique du Gouvernement, une politique qui n'a été surpassée sous aucun autre régime que j'ai étudié, cette politique a donné le résultat suivant :

| Année. | Nombre de homesteads. |
|---|---|
| 1900-1901 | 8,162 |
| 1901-1902 | 14,673 |
| 1902-1903 | 31,383 |
| 1903-1904 | 26,073 |
| 1904-1905 | 30,819 |

C'est-à-dire une augmentation, au cours des derniers cinq ans, de 8,162 inscriptions à 30,819. D'après les renseignements que j'ai obtenus, je suis porté à dire que le nombre des inscriptions, cette année, dépassera le total de deux années ensemble sous l'ancien régime.

Je crois avoir convaincu la Chambre, au moins quelques honorables députés, que la politique d'immigration du Gouvernement est dirigée avec intelligence et succès ; j'ajouterai aussi, pour la gouverne des honorables députés de l'opposition, que la population de l'Ouest n'approuvera jamais la politique énoncée par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), cette politique qui se traduit par : " venez si vous voulez."

Je tiens aussi à réitérer l'avertissement que j'ai donné au Gouvernement. La population de l'Ouest ne souffre pas de relâchement dans la politique de propagande active que le Gouvernement a mis en œuvre depuis une dizaine d'années.

M. GEORGE PERLEY (Argenteuil): Monsieur l'Orateur, je regrette beaucoup que la droite n'ait pas continué à consacrer son attention à la proposition de résolution qui est en discussion. L'honorable ministre de l'Intérieur, de même que les honorables députés qui lui ont succédé, ont cité un tas de chiffres pour nous dire ce qu'ont fait les conservateurs dans le passé. L'honorable député de Yale (M. Ross) a fait des considérations sur des achats de terres de certains députés au Pacifique-Canadien. Je ne vois les rapports qui existent entre ces achats et la question débattue. L'honorable député de Winnipeg M. (Bole) a attaqué bien injustement, à mon sens, un de nos collègues. Je ne vois pas pourquoi il a introduit ce genre dans le débat, lorsqu'aucune allusion d'un caractère personnel n'a été faite auparavant. Si les honorables députés de la droite veulent absolument rompre une lance sur la question d'immigration, c'est très facile de les obliger.

Au reste, la chose leur sera offerte, à l'occasion de la discussion générale du budget, sans qu'il soit besoin de l'introduire dans ce débat.

Les chiffres de l'honorable député de Winnipeg (M. Bole) sont en effet très intéressants, mais je ne vois pas qu'ils aient aucun rapport avec la North Atlantic Trading Company. Pourrait-il affirmer raisonnablement que les $15,000,000 de constructions qui vont enjoliver cette année la ville de Winnipeg proviennent de cette compagnie ou de l'officine d'Amsterdam ? On dirait que les honorables députés ont honte ou ont peur de discuter la question débattue. La vérité, c'est qu'ils ont été jusqu'ici incapables de réfuter l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et qu'ils tâchent de détourner, par un flot de considérations étrangères à la discussion, l'attention du public de cette malheureuse et monstrueuse convention.

J'ai suivi attentivement la discussion depuis le commencement, et c'est une énigme pour moi de chercher à comprendre pourquoi le Gouvernement n'accepte pas la proposition de résolution de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et ne nous fournit point l'occasion d'émettre un vote unanime sur cette question afin d'achever ce débat. Pourquoi hésiter quand l'honorable ministre et les honorables députés de la droite ont approuvé en principe chacune des déclarations de la proposition de l'honorable député (M. Foster) ? Il n'y a pas d'autre conclusion à tirer puisque personne n'a tenté de les réfuter. Je vais remettre la discussion sur le terrain où elle devrait être et analyser chacun des paragraphes de la proposition. Le premier paragraphe dit :

> Les traités passés par le gouvernement du Canada avec la " North Atlantic Trading Company " ont été faits sans l'autorisation et hors la connaissance du Parlement.

Personne, je suppose, ne niera cette assertion. L'honorable ministre de l'Intérieur lui-même disait au cours de la séance de vendredi dernier :

> Peut-être ne se plaint-il (M. Foster) pas autant des conditions que du fait que ce contrat a été conclu avant que le Gouvernement eût obtenu l'autorisation nécessaire du Parlement.

En d'autres termes, l'honorable ministre reconnaît que cette convention n'a jamais été autorisée par le Parlement. Ce paragraphe est donc indiscutable. Voici le deuxième :

> Que les engagements ainsi contractés sont répartis sur une période de près de treize années et obligent le pays à payer environ un million de piastres, sans qu'il puisse compter sur une compensation raisonnable pour cette dépense.

C'est un exposé des faits bien modéré. Le premier contrat a été signé dans le mois de novembre 1899. Je n'entrerai pas dans les détails ; la Chambre en a déjà été saisie. Un décret du conseil ratifia le deuxième contrat, à la date du 31 mai 1902 ; le troisième contrat, dans le mois de novembre, 1904, fut passé pour une période de dix ans, avec faculté de le résilier après un avis préalable de quatre ans. C'est-à-dire que ce contrat devait durer du mois de novembre 1899 au mois de novembre 1914, soit une période de quinze ans, ou deux ans de plus que la période mentionnée dans la proposition de résolution.

Ce paragraphe de la résolution dit que la responsabilité financière de l'Etat est de $1,000,000. D'après le rapport de l'auditeur général, (p. L—26), le montant qui a été payé, pendant trois ans, à cette compagnie est $194,340.98, soit, à cette moyenne, une obligation de $971,705 répartie sur quinze ans, en admettant qu'elle n'augmenterait pas la proportion de ses recrues. Mais comme le nombre des immigrants a une tendance à augmenter, il n'y a pas de doute que la compagnie retirera plus d'un million pendant ces quinze ans.

L'honorable ministre de l'Intérieur répondant à une question, (hansard, p. 202) a donné le chiffre des immigrants arrivés en 1904-1905, et j'ai calculé que 28,957 immigrants sont venus des pays désignés au contrat avec la North Atlantic Trading Company. Il est impossible de savoir pour quelle proportion de ces immigrants le Gouvernement a payé la prime à la compagnie, mais je crois qu'il n'y a pas de doute possible que cette dernière, aux termes de la convention, aurait reçu $1,000,000.

La proposition de résolution dit encore que la compagnie a reçu des payements considérables, sans que le pays en ait retiré aucune compensation avantageuse que ce soit. Cette assertion est passablement accréditée aujourd'hui. Nous n'avons aucune preuve que la compagnie a fait des déboursés ou même des démarches pour introduire cette immigration au Canada.

Le Gouvernement a déposé une masse de documents relatifs à cette affaire. Le nombre en est tel qu'il est impossible de les analyser tous soigneusement. Mais en en faisant la revue, j'ai constaté avec surprise que les détails des sommes versées à cette compagnie ne sont pas donnés. C'est admettre que cette compagnie est traitée différemment des vendeurs réguliers de billets de passage en Angleterre et aux Etats-Unis. On trouve à la page L—26 du rapport de l'auditeur général, les détails les plus minutieux des paiements qui ont été faits aux agents d'immigration dans la Grande-Bretagne aux Etats-Unis et dans les autres pays, mais les totaux seulement qui ont été payés à la "North Atlantic Trading Company".

Le fait de payer plus cher à cette compagnie pour les immigrants, prouve que l'entreprise a été donnée sans exiger en retour aucune compensation avantageuse pour le pays.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous a dit, l'autre jour, (voir "Débats", page 183) que les marchands de billets de passage dans la Grande-Bretagne recevaient 7 schillings pour chaque adulte et la moitié de cette somme pour chaque enfant âgé de moins de douze ans ; il nous a dit encore que l'Armée du salut, qui nous amène une fort bonne classe d'immigrants, reçoit 12 schillings pour les adultes et la moitié pour les enfants âgés de moins de 12 ans ; il a déclaré aussi que le "Women's Domestic Guild" reçoit $3 pour chaque servante, les sociétés philanthropiques, une prime de $2 pour chaque sujet, et les agents aux Etats-Unis $3 pour tout homme adulte, $2 pour toute femme adulte et $1 pour tout enfant âgé de moins de 8 ans. Mais quand il s'agit de la "North Atlantic Trading Company", une prime de £1 lui est payée pour chaque homme, femme et enfant qu'elle nous amène et qui sont venus pour la plupart du sud-est de l'Europe. Je prétends que ce marché a été fait tout à l'avantage de la compagnie, et les chiffres le prouvent.

Le troisième paragraphe de la proposition dit :

Que les contrats ont été faits avec l'entente formelle de ne rien faire connaître du personnel ou des agents de la prétendue compagnie, qui ne sont pas connus du Gouvernement, ou s'ils le sont, qui sont restés inconnus du Parlement, malgré les tentatives faites pour obtenir des renseignements.

La déclaration qui est contenue dans ce paragraphe est prouvée par le témoignage de M. Smart devant le comité de l'agriculture. De fait, répondant à une question au sujet de la constitution de la "North Atlantic Trading Company", l'honorable ministre de l'Intérieur a déclaré vendredi : "Je n'en ai aucune idée." Le ministre ne se soucie pas de ce qu'est cette compagnie. Il devrait pourtant avoir quelques soucis, lorsqu'il s agit surtout d'une telle compagnie. Il devrait faciliter la tâche de la Chambre et des contribuables du Canada, qui veulent savoir à qui ils donnent leur argent.

Le quatrième paragraphe de la proposition dit :

Que lorsque ces contrats ont été faits, la soi-disant "North Atlantic Trading Co.," ne paraissait avoir d'existence légale, ni de siège d'affaires, ni de directeurs ou officiers connus, ni de navires, ni de trafic ou de négoce d'aucune espèce, ni d'agents ou d'agences en activité ou autrement.

Cette assertion est amplement prouvée par le câblogramme que lord Strathcona a envoyé. Il est établi que cette compagnie n'a reçu sa charte que dans le mois de juin 1905, et que pendant les années qui se sont écoulées entre 1899 et 1905, elle a contribué à recevoir des sommes d'argent, le produit de l'impôt prélevé sur le peuple, quoiqu'elle n'eût aucune existence légale. Elle n'avait pas même d'officiers, pas de directeurs, et il me semble que personne n'a jamais prétendu qu'elle avait des navires.

L'honorable ministre de l'Intérieur paraît être imbu de l'étrange idée que le Gouvernement ne doit pas aider l'opposition à scruter cette affaire dans tous ses détails. Il a répondu, vendredi, en ces termes, à une question de l'honorable chef de l'opposition :

Ce n'est pas là une question qui intéresse la gestion de mon ministère. Que ces messieurs s'autorisent de leurs droits parlementaires pour obtenir certains renseignements, je le veux bien ; mais ils se trompent, s'ils croient que je me mettrai en frais de recherches pour gra-

tifier ce qui semble une simple curiosité de leur part ou une envie de découvrir quelque scandale qu'on n'a pas encore réussi à mettre au jour.

En d'autres termes, l'honorable ministre refuse de prêter son concours au public, qui est naturellement impatient de connaître quels sont ceux qui sont intéressés dans ce complot pour lui arracher son argent sans rien donner en retour. Je prétends que l'honorable ministre s'est trompé, car il y va de l'intérêt du Gouvernement autant que de l'intérêt de l'opposition que cette affaire soit connue à fond.

Le paragraphe 5 de la proposition dit :

Qu'aucune preuve n'a été donnée au Parlement au sujet de l'efficacité des systèmes et méthodes d'opération de la compagnie, ou qu'elle ait contribué à l'envoi d'un seul immigrant en Canada.

L'honorable député de Toronto-nord a fait cette déclaration et personne ne l'a contredite. Il me semble que le ministère de l'Intérieur aurait été empressé de produire devant le Parlement tout document tendant à anéantir cette asertion. Il n'en a pas été ainsi. Au contraire, le contrat stipule qu'il suffira pour la compagnie d'envoyer, à la fin de l'année, une facture pour $15,000 accompagnée d'un reçu ou de toute attestation raisonnable de paiement. Je le demande à la Chambre, une personne qui peut se faire payer contre échange d'une simple quittance, prendra-t-elle la peine de produire des attestations à l'appui de sa réclamation ? Cette clause est, d'après moi, d'une très grave importance et personne n'a tenté de l'expliquer. Je conclus qu'il n'y a rien dans le ministère à l'encontre de cette assertion, car autrement l'honorable ministre se serait fait fort de le soumettre à la Chambre.

Voici maintenant le paragraphe 6 de la proposition :

Que les conditions du contrat sont désavantageuses, et qu'elles ont été faites d'une manière inconsidérée et absurde.

La raison qui me porte à croire à la véracité de cette accusation est d'abord que la masse de l'immigration pour laquelle la North Atlantic Trading Company a été payée, provient du sud et du sud-est de l'Europe. Je ne dirai rien pour le moment contre l'immigration de cette partie de l'Europe, mais il est virtuellement admis qu'elle ne vaut pas l'immigration du nord et de l'ouest du continent. En jetant la vue sur les rapports de l'honorable ministre de l'Intérieur, je vois qu'il est arrivé 20,739 immigrants de contrées telles que l'Autriche, la Bohême, la Galicie, la Hongrie, la Roumanie, la Russie, etc. Tous ces immigrants auraient été amenés au Canada sur la foi du contrat passé avec la North Atlantic Trading Company. Ils représentent la presque totalité des immigrants que cette compagnie a amenés et pour lesquels elle a été payée, puisque le nombre total de ses recrues est de 28,957.

Il me semble, monsieur l'Orateur, que nous pourrions profiter de l'expérience acquise par les Etats-Unis. Je ne conseille pas de suivre leur exemple. Ce ne serait pas sage pour nous, mais nous devrions au moins profiter de leur expérience. Les Etats-Unis étaient bien contents, pendant un grand nombre d'années, de recevoir tous les immigrants qu'ils pouvaient. Il me semble que c'était un sentiment de satisfaction générale aux Etats-Unis, jusu'à il y a quarante ans, de recevoir le plus grand nombre d'immigrants possible. Ils venaient ajouter à la richesse nationale, et le gouvernement des Etats-Unis était heureux de donner asile aux parias et aux opprimés des autres pays. Le congrès vota une loi en 1864, non pour restreindre, mais pour encourager l'immigration. Le 3 août 1882, la république voisine vota sa première loi restrictive de l'immigration, prohibant l'importation des récidivistes, des aliénés et des indigents. Les récidivistes étrangers, les idiots, les aliénés, les indigents, tous ceux enfin qui pouvaient devenir un fardeau pour l'Etat devaient être renvoyés dans leurs pays respectifs aux frais de la compagnie maritime qui les avait transportés. Le 26 février 1885, le congrès édicta une loi beaucoup plus prohibitive, et d'autres lois ont été promulguées depuis en différents temps. Je crois qu'on impose aujourd'hui une certaine capitation sur tout immigrant qui vient s'établir aux Etats-Unis. Le 3 mars 1903, une loi fut décrétée exigeant l'inspection préliminaire au point de départ et réservant à l'Etat, pendant une période de deux ans, le droit de prononcer le réexpédition. Ce système est en vigueur depuis vingt ans aux Etats-Unis. Nos voisins se son aperçus que l'immigration du sud-est de l'Europe n'était pas acceptable, et que, comme le courant est très accentué, il fallait se protéger par des lois rigoureuses. Le caractère de l'immigration européenne avait beaucoup changé, les arrivages du sud et de l'est du continent étant plus considérables que pendant les quelques années qui avaient précédé. Les chiffres suivants donnent un aperçu comparé de l'immigration des races d'origine teutone et anglo-celte et des races provenant du sud et de l'est de l'Europe.

| | Pays teutons et anglo-celtiques. | Pays du sud et de l'est de l'Europe. |
|---|---|---|
| 1871-1880 .. .. | 1,914,341 | 179,982 |
| 1881-1890 .. .. | 2,494,171 | 926,116 |
| 1891-1900 .. .. | 1,615,718 | 1,841,581 |
| 1901-1903 .. .. | 393,195 | 1,365,070 |

On a constaté aux Etats-Unis que les immigrants du sud et de l'est de l'Europe viennent en grand nombre sans qu'on fasse d'efforts pour les attirer. Bien plus, le gouvernement américain a pris des mesures pour les empêcher de venir en aussi grand nom-

bre. Cette remarque s'adresse surtout à l'honorable député de Winnipeg (M. Bole), qui a si chaleureusement félicité le Gouvernement de ses efforts pour attirer l'immigration dans le Nord-Ouest canadien. Je ne prétends pas que nous ne devons rien faire pour amener des immigrants au Canada ; mais je dis que nous ne devrions pas faire de dépenses dans ce but dans les pays qui fournissent une immigration peu recommandable.

Il ne manque pas de bons immigrants. Il nous en vient beaucoup des Etats-Unis et du Royaume-Uni, et je ne vois pas pourquoi nous continuerions à dépenser de l'argent dans certaines parties des vieux pays pour amener ici une population peu recommandable.

L'honorable député de Winnipeg (M. Bole) voudra bien remarquer que durant l'exercice finissant le 30 juin 1898, l'immigration aux Etats-Unis a été de 229,299, tandis que durant l'exercice expiré le 30 juin 1903, elle a atteint le chiffre de 857,046. Au Canada, de 49,149 qu'elle était en 1891, elle a atteint 146,266 en 1901. En d'autres termes, l'augmentation a été aussi forte, proportionnellement, aux Etats-Unis qu'au Canada, bien que les Etats-Unis imposent une taxe sur chaque immigrant et ne paient aucun agent.

Puisque le système de M. Sifton est une si belle chose, l'honorable député de Winnipeg peut-il m'expliquer comment il se fait que l'immigration aux Etats-Unis, loin de diminuer, a augmenté dans une aussi forte proportion qu'au Canada ?

Ces immigrants du sud et de l'est de l'Europe viendront au Canada quand même. L'élan est donné et ils continueront à venir sans que nous les sollicitions et sans que nous allions les chercher. Nous en aurons toujours assez, sans faire de nouvelles dépenses pour les attirer. Sans vouloir déprécier, en aucune manière, la valeur de ces immigrants, je prendrai la liberté de citer un passage d'un certain rapport sur cette question, publié aux Etats-Unis. Le voici :

> Au point de vue du paupérisme, on ne peut nier que les étrangers, dont la plupart viennent ici sans moyens d'existence et sans amis pour prendre soin d'eux, grossissant énormément la population pauvre. En 1890, le nombre de pauvres étrangers dépassait de trois fois et trois quarts, le nombre de pauvres nés dans le pays. Quant à la folie, l'étranger y a une beaucoup plus forte tendance que le citoyen né dans le pays, et cela tient sans doute à une débilité constitutionnelle plus générale et dont les effets se font sentir sur le cerveau comme sur les autres organes. Parmi les patients de 25 à 55 ans, qui sont la classe la plus nombreuse, la proportion, en 1890, était de moitié plus forte chez les sujets étrangers que chez ceux nés dans le pays.

Je rappelle ces faits pour faire comprendre que nous devons, autant que possible, garder le Canada pour nos propres enfants et le peupler de la classe d'immigrants les plus recommandables que nous pourrons avoir. Plus nous pourrons avoir d'immigrants de même race que nos compatriotes anglo-saxons et nos compatriotes canadiens-français, plus il nous en viendra du nord de l'Europe et des Etats-Unis, mieux ce sera. Mais pourquoi dépenser des millions de dollars pour faire venir des immigrants du sud et de l'est de l'Europe, au moment où cette immigration se dirige d'elle-même et à flots pressés, vers nos bords ? Dans les "Débats" de 1905, page 9536 (v. f.)—je fais cette citation pour que l'honorable député de Winnipeg en fasse son profit—je trouve un passage relatif à un procès dans lequel certains étrangers étaient accusés de meurtre, à Winnipeg. Le jury ajouta certaines remarques à son verdict ; voici ce qu'il dit :

> Et ce jury désire exprimer l'opinion que l'importation de mauvais immigrants du sud de l'Europe, immigrants dont nous trouvons un grand nombre au milieu de nous, dans cette province et particulièrement à Winnipeg, est tout à fait condamnable et doit être prohibée dans l'intérêt du pays. Nous trouvons que la plupart des grands crimes, de la nature de celui que nous sommes appelés à juger ce soir, sont commis par un élément étranger au nôtre.

Ce n'est pas moi qui parle ainsi ; ce sont des électeurs de l'honorable député de Winnipeg.

Je tiens à dire un mot, aussi, des difficultés qu'éprouvent les Canadiens à s'établir dans le Nord-Ouest. Il est plus difficile à un habitant d'aller prendre un homestead dans le Nord-Ouest qu'à un Galicien. Il n'y a personne pour l'aider, il n'y a pas d'agents pour le conseiller et lui communiquer tous les imprimés qu'on distribue aux étrangers ; il lui faut payer son passage en entier et se tirer d'affaire sans le secours de personne. Beaucoup de nos jeunes gens qui vont aux Etats-Unis iraient, de préférence, au Nord-Ouest, si on leur donnait plus d'encouragement et si on les mettait sur le même pied que les Galiciens.

Le paragraphe 6 dit que les conditions du contrat sont désavantageuses, imprévoyantes et absurdes. Elles le sont en effet et pour plusieurs raisons. La première, c'est qu'elle ont pour résultat d'attirer ici des immigrants venant surtout des pays les moins propres à fournir une immigration recommandable. Je dis aussi que ce contrat est imprévoyant parce que les prix sont trop élevés et qu'il n'existe pas de moyen de contrôle pour vérifier si le travail a été réellement fait. Ce contrat est aussi absurde parce que, grâce à cet arrangement, nous payons plus cher pour ces immigrants que pour ceux de notre race et de notre sang du Royaume-Uni.

Le paragraphe 7 demande que des démarches soient faites immédiatement pour mettre fin à ce contrat. Je ne crois pas qu'il y ait une seule voix dissidente sur ce point. Depuis le commencement de la session, l'opposition s'est efforcée d'obtenir des renseignements sur cette compagnie. Après s'être donné beaucoup de mal elle est parvenu à découvrir certaines choses et soumet à la

Chambre cette proposition à l'effet de résilier le contrat. On a obtenu ce résultat que, vendredi dernier, l'honorable ministre de l'Intérieur informait la Chambre qu'avis de la résiliation du contrat avait été envoyé à qui de droit.

Mais je demande en toute sincérité s'il aurait été résilié si l'opposition ne s'était pas emparée de la question et n'avait pas lutté pied à pied, sans relâche, pour en arriver là. Le ministre de l'Intérieur dit: vous avez le remède entre les mains ; trouvez le moyen de vous en servir. C'est vrai, mais l'honorable premier ministre sait—personne ne le sait mieux que lui—combien il est difficile d'arriver à connaître les détails d'une affaire dont on ignore tout, quand on n'a d'autres ressources que de poser des questions. Je maintiens que ce contrat n'aurait jamais été résilié si l'opposition n'avait pas fait ce qu'elle a fait pour arriver à connaître la vérité.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre. J'ai cherché à ramener la discussion sur le point en litige et je dis que la résolution qui nous est soumise devrait recevoir l'assentiment des deux partis. Les deux partis l'approuvent, en réalité. Je suis convaincu que le ministre de l'Intérieur admet que chaque ligne de la résolution est l'exacte vérité, et je ne doute pas que tous les honorables députés de la droite soient aussi de cette opinion.

Dans la vie privée, celui qui commet une faute se fait un point d'honneur de le reconnaître. Dans cette circonstance, le Gouvernement devrait se faire un devoir de s'unir à l'opposition pour voter cette résolution sans une voix discordante. Elle ne connaît rien que le parti ministériel ait refuté, et je me demande quelle sera l'attitude devant les électeurs des députés qui rejetteront par leur vote une résolution qu'ils approuvent dans leur for intérieur.

M. J. BUREAU (Trois-Rivières) : Je n'ai pas l'intention, monsieur l'Orateur, de retenir la Chambre bien longtemps, mais je ne puis m'empêcher d'exprimer la satisfaction que j'éprouve de voir s'apaiser d'une manière aussi inoffensive cette grande tempête qui devait rejeter dans l'ombre les éruptions du Vésuve et les tremblements de terre de la Californie. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a lancé sa fameuse bombe dont il menaçait le Gouvernement et elle a manqué le but. Elle a éclaté, mais dans une autre direction, et les éclats en retombent sur le parti conservateur.

Cependant, l'incident n'est pas sans comporter ses enseignements. Cette bombe porte toutes les marques de fabrique de son auteur, à ne pouvoir s'y méprendre ; manque absolu de dignité, souverain mépris pour les convenances parlementaires, ignorance complète de la question en discussion, tentative de substituer un flot d'épithètes aux faits absents et de suppléer à la valeur des arguments par un grand déploiement de mise en scène.

Comme le dit mon honorable préopinant, le député d'Argenteuil (M. Perley), nous avons à étudier les clauses d'un contrat, mais il ne voudrait pas que nous parlions d'immigration, il ne voudrait pas que nous parlions de politique, il ne voudrait pas que nous parlions de chiffres. Si la Chambre veut, dit-il, réserver un jour pour discuter la question de l'immigration, très-bien, mais ce n'est pas le moment d'en parler. Cependant, l'instant d'après il nous raconte qu'un jeune homme de son comté n'a pas autant d'avantage qu'un Galicien, pour aller s'établir dans le Nord-Ouest, et il se lance dans la discussion des questions d'immigration.

Qu'est-ce que l'opposition voit de si condamnable dans ce contrat ? Il a été passé uniquement pour encourager l'immigration. C'est un marché conclu entre le ministère de l'Intérieur et la " North Atlantic Trading Co." en vue d'amener des immigrants au Canada, et la seule question que nous ayons à discuter, c'est de savoir si la compagnie a tenu ses engagements, et si le contrat était avantageux ou non.

Après beaucoup de démarches et d'enquêtes l'opposition en est réduite à déclarer que c'est une honte d'avoir obtenu d'excellents résultats, si on n'a pas les noms de ceux qui ont signé ce contrat. Nos honorables adversaires voudraient dénicher quelque scandale, trouver quelque chose à blâmer, mais ils ne découvrent rien, et dans leur désarroi ils nous demandent de laisser les faits de côté et de ne pas tenir compte des résultats obtenus.

Les faits dont on ne veut pas parler sont pourtant bien simples. En 1901, un contrat fut passé entre le ministère de l'Intérieur et la " North Atlantic Trading Co." ; ce contrat a été modifié à différentes reprises, mais comme l'a démontré l'honorable ministre, il a eu les conséquences les plus heureuses : les immigrants sont arrivés à flots pressés, la prospérité du Canada s'en est accrue et, comme le disait cet après-midi l'honorable député de Yale-Caribou (M. Ross) des terres que nos prédécesseurs donnaient pour rien à des compagnies désappointées, comme fiche de consolation, se vendent aujourd'hui à des prix élevés.

Je comprends parfaitement que cela blesse les sentiments des honorables membres de la gauche et je ne m'étonne pas que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ait senti le besoin de se soulager d'un discours. Je l'ai vu prendre la parole avec plaisir, car j'admire la facilité avec laquelle il enfile des phrases à la suite les unes des autres et comme je tiens à apprendre autant d'anglais que possible, je l'écoute toujours avec plaisir et intérêt.

Cependant, je dois avouer que ce n'est pas sans étonnement que j'ai constaté que pour discuter une question très importante, l'honorable député se servait d'un langage manquant de sérieux. Dans son désir d'ap-

prendre quelques détails sur cette compagnie, la " North Atlantic Trading Co.", il a entrepris de nous faire faire un petit voyage à Amsterdam, sur la rue Damarack. Avec son talent de comédien, il nous a décrit une maison à l'air misérable, un escalier poussiéreux, un bouton qui ne voulait pas tourner, et tout en l'écoutant je me demandais s'il tirait tout cela de son imagination ou si le tableau saisissant qu'il nous traçait n'était qu'une réminiscence. Au cours de quelques-unes de ses entreprises lui est-il arrivé de s'aventurer dans une rue obscure, de monter un escalier poussiéreux, de tourner le bouton d'une porte qui ne s'ouvrait pas, d'y frapper du poing sans recevoir de réponse ? Si cela lui est arrivé, ce n'est pas de l'autre côté de l'Atlantique. S'il avait traversé l'océan, la brise marine aurait rafraîchi son front brûlant et calmé la fièvre de son imagination. Il n'est donc pas allé en Europe; c'est vers l'Illinois, du côté de Chicago, qu'il a dirigé ses pas. Fort de l'expérience acquise, par son passage au ministère des Finances, et de son incomparable talent pour toujours solder le bilan du pays par un déficit, il crut qu'il pourrait améliorer l'état de ses finances.

Je me rappelle qu'un jour l'honorable député de Toronto-nord disait dans cette Chambre à l'honorable premier ministre: Permettez que je vous enlève quelques plumes, pour faire voir quelle espèce d'oiseau vous êtes.

Comme l'honorable député ne connaît rien en dehors du précepte divin qui ordonne de ne faire aux autres que ce que l'on voudrait qui nous fût fait à nous-mêmes, il ne s'offusquera pas, si je lui arrache aussi quelques plumes. Mon honorable ami (M. Ross) lui en a enlevé quelques-unes comme spéculateur en terrains ; à mon tour je lui enlèverai quelques-unes de ses plumes de financier, pour voir quelle espèce d'oiseau il est. Puisqu'il puise toujours ses renseignements dans les journaux, il ne m'en voudra pas de suivre son exemple.

Un jour orageux du mois de janvier 1905, je mis, par hasard, la main sur un numéro du " Herald " de New-York; il était daté du 27 janvier, et je suppose que c'est une autorité qui vaut bien les journaux du Yukon dans lesquels l'honorable député puise ses inspirations quand il veut insinuer quelque chose contre un de ses collègues. L'article que je lus dans le " Herald " portait un gros titre et était ainsi conçu :

Une banque de Chicago en déconfiture parce que son président est retardé par la neige. Il revenait de New-York avec la somme nécessaire pour relever cette institution, mais il est arrêté par le blizzard.

" Herald ", de New-York. 27 janvier 1905. (Dépêche spéciale au " Herald ") Chicago (Illinois), jeudi. Pendant que son président, enfermé dans un train du " Twentieth Century Limited " était arrêté par les neiges sur les rives de l'Hudson, la banque Pan American, n° 185, rue Dearborn, a fermé ses portes aujourd'hui, parce que le chef de cette institution n'a pu arriver de New-York avec l'argent nécessaire pour répondre aux réclamations présentées au guichet du caissier.

La banque a été fermée par l'huissier Moore, du tribunal présidé par M. le juge Wolfe, sur la plainte d'un déposant qui n'avait pu retirer son argent. Pendant ce temps-là, le président de la compagnie, M. W. H. Hunt, qui apportait du secours, cherchait à se protéger contre le froid, sur le convoi en retard du Lake Shore.

La suspension des paiements par la banque n'a causé aucune excitation dans le monde de la banque et de la finance. Son capital était de $500,000. M. W. R. Travers en était le secrétaire-trésorier et ses bureaux et ceux de M. Hunt sont au n° 91, Wall street, New-York.

Aux portes de la banque se tenait M. J. N. Heldman, un avocat, qui répondait aux clients et leur affirmait qu'ils seraient payés dès que M. Hunt serait de retour. Mais la tempête de neige dans l'Est est venue tout déranger. Après l'affichage de l'avis de suspension, aujourd'hui, sur la porte de la banque, quelques déposants protestèrent en termes sévères, mais il n'y eut pas d'autres démonstrations : M. William H. Hunt, est le chef d'une banque privée ,au n° 91, Wall street. Sous le nom de W. Hill Hunt il était de promoteur et la tête agissante de l' " Intercolonial Bank and Trust Co." une institution qui a fait faillite, il y a environ dix-huit mois.

Ce M. W. Hill Hunt, qui semble être le même personnage que M. William H. Hunt, sauf un léger changement dans les initiales, était le promoteur et la tête agissante de l' " International Bank and Trust Co."

Elle possédait des succursales sur la côte du Pacifique, au Mexique, et son bureau principal était à New-York. Il y avait huit ou dix succursales au Mexique, et c'est dans ce dernier pays que le point faible fut découvert. Comme dans le cas présent, M. W. Hill Hunt . . .

Il aurait pu s'appeler alors Wm H. Hunt.

. . . se rendait en toute hâte au Mexique pour sortir une des succursales d'embarras quand le gouvernement est intervenu. Le bureau fut fermé et à la suite les différentes succursales suspendirent leurs paiements. L' " Intercolonial Bank and Trust Co." fit une faillite de $1,000,000. M. Hunt travailla à remettre cette institution sur pied et le résultat de ses démarches fut l'organisation de la " Pan American Banking Co."

Voici qui est important :

C'est une institution de la Virginie occidentale, au capital de $500,000 dont $80,000 seulement ont été versés. Avec cette mise de fonds comme point de départ, on ouvrit plusieurs succursales. Les directeurs sont MM. W. Hill Hunt, D. B. Helm et Robert Leslie Moffat, de New-York, H. L. Turner, de Chicago et . . .

le dernier, mais non le moindre,

. . . George E Foster, ex-ministre des Finances canadien, de Toronto.

Je ne m'étonne pas, monsieur l'Orateur, que l'honorable député attache tant d'importance au fait que la ''North Atlantic Trading Company " ait été autorisée dans l'île de Guernesey, puisque voici une institution qui conduit ses opérations à Chi-

M. BUREAU.

cago, dans l'état de l'Illinois et les environs, et qui a obtenu sa charte dans la Virginie occidentale. Pour la "North Atlantic Trading Company" les circonstances étaient bien différentes, du fait des lois en vigueur dans différents pays, mais si elle prête le flanc au soupçon parce qu'elle tient son institution civile de l'île de Guernesey, que faut-il penser d'une banque qui est allée chercher sa charte dans la Virginie occidentale ?

Il ne faut pas trop reprocher à l'honorable député de s'abandonner à son imagination, car comme on vient de le voir, il n'est pas tout à fait sans expérience dans ces sortes d'affaires, et c'est probablement de ses propres souvenirs qu'il s'inspirait quand il nous faisait une description si saisissante des pérégrinations du sous-ministre dans la rue Damarack, à Amsterdam.

J'ai aussi été frappé par un autre passage du discours de l'honorable député. Après avoir parlé du grand malheur qui avait fondu sur le pays, il ajouta :

Si les intérêts en jeu n'étaient pas aussi importants, ce serait la bouffonnerie la plus risible qu'un comédien ait jamais entrepris de représenter ou qu'un auteur ait jamais conçue. Mais la question est grave.

L'honorable député n'a rien à envier aux dramaturges. Son discours est assurément la comédie la plus parfaite qui ait jamais été inventée et je ne crois pas qu'on aurait pu trouver, nulle part ailleurs, un meilleur comédien pour la jouer. La seule lacune, c'est qu'il n'avait pas de souffleur, et lorsque la mémoire lui faisait défaut, il était obligé de recourir au manuscrit.

Mais il est un reproche que nous avons le droit de lui faire, c'est d'avoir choisi le parquet de la Chambre pour venir débiter son rôle.

Maintenant que j'ai dit ce que je pensais de cette grande indignation provoquée par la "North Atlantic Trading Company" et que j'ai donné un aperçu des motifs qui font agir l'honorable député de Toronto-nord, je veux bien passer à un autre sujet. Mais je dois protester contre la manière dont l'honorable député a fini son discours. Il y a dans cette péroraison quelque chose —je ne sais trop comment exprimer ; je me défie de ma connaissance de l'anglais—mais je dirai, à tout hasard, quelque chose de méchant, et si l'expression n'est pas parlementaire, je la retirerai. En terminant ce grand effort oratoire, il s'est écrié :

Nous n'avons pas de sympathie pour le chef du gouvernement.

Je vous demande, monsieur l'Orateur, qui pourrait attendre de la sympathie de l'ex-ministre des Finances dans le gouvernement conservateur. Il n'en a pas à donner, ou s'il en a cela ne se voit pas. Il faudrait une superbe dose d'imagination pour se représenter le très honorable premier ministre réduit à implorer la sympathie de l'honorable député de Toronto, qui a eu une carrière politique passablement accidentée et qui sait à quoi s'en tenir sur le manque de sympathie. C'est le manque de sympathie qui l'a obligé d'abandonner le comté de King (N.-B.) et d'aller poser sa candidature dans le comté d'York (N.-B.). A l'élection suivante, il ne changea pas de tactique. Il dit aux électeurs de York : Je vous remercie de vos sympathies, mais vous n'êtes pas assez importants pour moi et je pars pour la ville de Saint-Jean.

Il était comme le moineau solitaire qu'on voit sur le toit d'une maison et dont il a été question dans cette Chambre. Après avoir parcouru tout le Nouveau-Brunswick, comté par comté, sans avoir pu trouver un endroit pour s'y reposer, il vint à Toronto-nord. C'est le seul endroit où l'on consentit à le recevoir. Et quel accueil lui fit-on Quel succès ont eu ses discours ? Aucun.

L'honorable député me permettra de lui dire que nous pouvons nous passer de ses sympathies, et qu'il aurait pu s'épargner tout le mal qu'il s'est donné dans le vain espoir de jeter la consternation dans le camp libéral avec son discours et sa bombe. Les conséquences de tout ce tapage seront absolument nulles.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, permettez-moi d'ajouter que le très honorable premier ministre, fort de son passé, du verdict de ses compatriotes, des éclatants résultats de sa politique, en dépit de ce qu'ont pu dire et faire ses adversaires, saura bien se passer des sympathies de l'honorable député de Toronto-nord.

M. CRAWFORD propose le renvoi de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée.)

## COMMUNICATION D'UN MESSAGE DU GOUVERNEUR ANNONÇANT UN NOUVEAU BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) communique un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR en donne lecture en ces termes :

GREY.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un nouveau budget supplémentaire des sommes requises pour l'administration du Dominion durant l'exercice qui expirera le 30 juin 1906, et conformément aux dispositions de la loi de 1867 sur l'Amérique septentrionale anglaise, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 24 avril 1906.

M. FIELDING propose le renvoi desdits messages et budget supplémentaire au comité des subsides.

(Cette motion est adoptée.)

OBSERVATIONS.—CLOTURE DE LA SEANCE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que la séance soit levée.

Monsieur l'Orateur, je désire faire observer qu'il se produit généralement une grande confusion, au moment où est proposée la clôture de la séance. Au lieu de s'empresser de sortir de la salle, il serait plus convenable d'attendre que cette proposition fût définitivement adoptée.

M. R. BORDEN : J'ajouterai qu'un de vos prédécesseurs, monsieur l'Orateur, fit observer un jour qu'il n'était pas convenable qu'un député quittât la salle des délibérations à la fin de la séance, avant l'Orateur et la masse. C'est aussi l'idée que je me fais du décorum à observer dans cette Chambre, et il me semble que les députés pourraient rester à leurs places et accorder cette marque de déférence au président de cette assemblée.

J'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre s'il a pris connaissance d'un entrefilet du "Globe" de Toronto, d'hier, annonçant que la "Alberta Land Company", au capital de £60,000, est civilement constituée. Son objet est de ratifier un arrangement avec M. J. A. Macdonald pour l'acquisition de terres ou propriétés au Canada, aux Etats-Unis ou ailleurs.

Au nombre des signataires sont MM. W. G. Morden, de Montréal, et W. R. T. Preston, de Londres. Je n'en sais rien, mais le but de cette société est apparemment de faire le trafic des terrains dans l'Ouest. Je crois qu'une disposition de la loi relative au département de l'Intérieur décrète qu'aucun employé du ministère de l'Intérieur n'acquerra ni ne vendra des terres de la couronne. Je ne sais pas si telle est l'intention de la compagnie, mais c'est l'idée qu'on s'en fait à la lecture de cet entrefilet. Je voudrais savoir si cette nouvelle est venue à la connaissance du Gouvernement et s'il l'a trouvée assez importante pour prendre des renseignements.

Sir WILFRID LAURIER : Ce passage du journal m'a été signalé aujourd'hui même et je n'ai pas encore pu en causer avec mon collègue l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver), mais je donnerai une réponse demain.

L'EXPOSE BUDGETAIRE.

M FOSTER : Avant que la séance soit levée, je demanderai à l'honorable ministre des Finances s'il peut nous dire à quelle date il fera son exposé budgétaire.

M. FIELDING : Je ne puis donner aucune réponse positive, sauf que ce ne sera pas cette semaine. Mais je le prononcerai aussitôt que possible, après cette semaine, et comme d'habitude, mes honorables amis en seront avertis plusieurs jours à l'avance.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures moins cinq minutes du soir.)

# INDEX

## DEUXIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

## ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-E.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.


Adamson, A. J., *Humbolt.*

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35) la constituant en corporation, 1e l., 460 ; 2e l., 586 ; en comité, 3317 et suiv.; 3e l., 3523.

Minoterie du lac des Bois et de Kéwatin, bill (n° 111) y relatif, 1re l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3264.

Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1975; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3234 et suiv.; administration et vente, mot. Borden pour comité d'enquête, (débat) 4526.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard, Ont.*

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5012 et suiv.

Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 846 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2645, 2650 et suiv., 6351 et suiv., 7278.

Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (int.) 1622 ; demandes de terrains par les anciens employés, (débat sur mot. McCraney pour doc.) 3844.

Compagnies de messageries, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 1034, renvoi au comité, (observ.) 4645 ; 2e l., 4845.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 17, 6545, 6735 ; article 3, paragraphe "k", 6819, paragraphe "U," 6836.

Edifices publics fédéraux, (sub): service d'eau, 6955.

Explication sur un fait personnel par M Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5416.

Juges des cours provinciales, bill (n° 12), en comité, 5516.

McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit. (observ. sur mot. Northrup) 5578 et suiv.

Pénitenciers : bill (n° 176), en comité, 5523 et suiv., 5537 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3052.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2954.

Terres fédérales : terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (int.) 588 ; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment "compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan," (mot. pour doc.) 1622, 1624.

Ames, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4997.

"Canadian Handicraft Guild," bill (n° 166) le constituant civilement, 1ère l., 3399; 2e l., 3524; comité et 3e l., 4051.

Canal de Cornwall : contrat pour halage des navires, (mot. pour doc.) 3359.

Canaux, (sub.) perception du revenu, 5484 et suiv.

Château-Richer : brise-lames, emporté, (int.) 4067 ; quayages depuis 1904, (int.) 4820.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6364 et suiv.

Chemin de fer Canadien du Nord, choix de terres (int.) 3834, 4068.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5622.

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) étude du tracé et construction, 5242 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905. (int.) 340, 86) ; immigrants amenés par elle, combien renvoyés, frais d'entretien, etc., (int.) 2513.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5795 et suiv., 5837 et suiv.; article 4, 5907 et suiv.; article 11, 6520 et suiv., amendement, 6537.

Documents : dépôt, retard, (débat sur int. Borden) 742, (int.) 2297.

Homesteads : délais accordés aux colons pour compléter inscriptions, (mot. pour doc.) 214, 1910; homesteads contre lesquels il a été fait rapport à cause de violation de la loi, (mot. pour doc.) 215.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5332 et suiv ; 5363 et suiv.

Intercolonial : achats de charbon de la compagnie de Fundy, (int.) 3325; de la compagnie Strathcona, (int.) 3325 ; acquisition de terrains à Moncton (observ.), débat : 5963 et suiv.; 6001; proposition d'amendement, 5971, mise aux voix et rejetée, 6002.

Journaux anglais, annonces y publiées, (int.) 592.

Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2693 et suiv.

McLeod : R. A., inscription de homestead, (int.) 5638.

Ottawa : observatoire d'astronomie, pose de fils électriques, soumissions, (int.) 790; marché avec MM. Ahearn et Soper, (int.) 1923.

Parlement : éclairage électrique sur la terrace, installation, coût, (int.) 1621.

Pâturage : bail (n° 2059) de H. P. Brown, (int.) 5311.

Ames, Herbert B.—*Suite.*
Québec : travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (int.) 1429 ; pilotes, examen, (int.) 4067.
Roy's-Creek, quai, (int.) 3000.
Réserves forestières : bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3425 et suiv., 3638, 3672.
Rogersville: inspection des traverses à, (int.) 2794, inspection et achat, (mot. pour doc.) 3025.
Terres fédérales: ventes pour fins d'irrigation, (mot. pour doc.) 215; transport de droits de propriété par compagnies de chemins de fer, (mot. pour doc.) 215 ; titres émis, y compris nombre d'acres, octrois en consultation, etc., (mot. pour doc.) 216, 1910, 2338; pâturage, baux pour plus de trois ans, (mot. pour doc.) 216; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 954 et suiv.; vente de terre à M. Philip Parke, (int.) 1921; vente de terre à M. Claudius Scotney, (int.) 1922 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (mot pour doc.) 3001, 3015; administration des terres fédérales, (observ.), débat, 3178 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int) 4068 : administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d enquête) 4708 et suiv.; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int.) 5895.
Terres scolaires : combien vendues, (int.) 197, 198.
Townships : manuel indicateur, publication, (int.) 601.
Traverses de chemins de fer: achat au Nouveau-Brunswick, (int.) 2334.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*
Affaires indiennes: nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int.) 1136.
Annuaire statistique, (sub.) 7590 et suiv.
Arboriculteurs: congrès, rapport, (int.) 5638.
Archives, (sub.) 7583; services de M. Doughty, 7583.
Bateaux à vapeur : inspection, (sub.) 3784.
Beurre : peseur public à Montréal, (int.) 4816.
Chemins de fer : bill (n° 8) modifiant loi de 1903, 2e l., 888 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 7265.
Chambre des communes : étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7689.
Commission géologique: appointements, (sub.) 425 et suiv.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3832.
Dépêches : expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (int.) 204.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1320.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7619 et suiv.
Exportations : en Allemagne, de 1896 à 1905, (mot. pour doc.) 799.
Fromage : peseur public à Montréal, (int.) 4816.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2223, 2243 et suiv., 2612 et suiv.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6042 et suiv.
Hôpitaux de marine, (sub.) 3780.
Immigrants : européens, billets de passage, destination, (int.) 4815, 5313.

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*
Indiens: de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1119 ; écoles de jour, 1126; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253 et suiv.; Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1297 et suiv.; Indiens du Yukon : nombre, écoles, agents, réserves, etc., (int.) 2335, (mot. Armstrong pour doc.) 3023 ; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (int.) 3329; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (int.) 5129.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur motion Paterson, 701 et suiv.
Institut minier du Canada, (sub.) 6100.
Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 307.
Intérieur, (sub.) : divers, 6003 et suiv.
Levés hydrographiques, (sub.) 3779.
London : directeur du service postal par chemins de fer, (int.) 3493.
Marchandises anglaises : importation, détaxe, fausses déclarations, (int.) 2609.
Marine et Pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3697, 3706 et suiv.
Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7365 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2287 et suiv.; port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 7232.
Pêcheries, (sub.) usines pour réduction du chien de mer, 3801.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill .n° 18) y relatif, 2e l., 3052 et suiv.
Phares et bouées: entretien et réparations, (sub. 3710.
Piscifactures et homarderies, (sub.); 3793 et suiv., 3803.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
Pommes: tarif allemand, (int.) 1011, 1023.
Produits allemands: surtaxe, (int.) 336.
Québec, (ville): pont, (observ.) débat, 224 et suiv.; prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur projet de résol. Brodeur) 4024.
Recensement et statistique, .sub.) 7589.
Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot, Clements pour doc.) 807.
Stations agronomiques, (sub.) 7596 et suiv.
Steamers : transatlantiques, établissement d'un service par le Gouvernement, (int.) 204.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic", (sub.) 4248 et suiv., 4948 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. pour doc.) débat, 1927 et suiv., 7563; tarif douanier de l'Allemagne, (mot. pour doc.) 3807, 5116.
Télégraphes: réseau du Yukon, sub.) 7218.
Terres fédérales: bill (n° 163) échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4017 et suiv.; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6090 et suiv.
Travaux publics : exécutés dans chaque province, (int.) 3329; ministère, appointements, (sub.) démission de M. Taylor, 7226 et suiv.

Avery, Melzar, *Frontenac.*
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1326.
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5057.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 910.

Aylesworth, hon. Allen B., *York-nord, Ont.*

Amaranthe, bureau de poste, établissement, (rép. à int. Barr) 1025.

"Appeal to Reason," journal, prohibé par le ministre des Postes, (rép. à int. Barr) 1923.

Aylesworth, hon. A. B., démission comme ministre de la Justice, (rép. à int. Hughes) 5573.

Bell's-Rapids, bureau de poste, établissement, (rép. à int. Porter) 207.

Blooming-Point, I. P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (rép. à int. McLean) 343.

Brantford : revenu postal et douanier, (rép. à int. Cockshutt) 351 ; bureau de poste, salaires et gages, (rép. à int. Cockshutt) 352.

Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à int. et observ. Borden) 5116, (rép. à int. Macpherson) 5312, (rép. à observ. Macpherson) 5457 et suiv.

Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (rép. à int. Jackson) 865, 1425.

"Canadian Law Library," contribution annuelle, (sub.) 7741.

Cannington, directeur du bureau de poste, (rép. à int. Hughes) 195, 233, 437, 471; (débat sur mot. Hughes) 253 et suiv.

Château-Richer, brise-lames, emporté, (rép. à int. Ames) 4067.

Chemins de fer: courriers dans York-nord, (rép. à int. Lennox) 341; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6410, 7296 et suiv.

Code pénal de 1892: bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier de nouveau, comité et 3e l., 7865-66.

Compagnies d'assurance : enquête, quand se terminera-t-elle ? (rép. à int. Borden) 5581; direction de l'enquête, (rép. à int. Foster) 5581.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) en comité, 4647 et suiv., 4858 et suiv., 3e l., 5119.

Compagnie Woods, paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 1013.

Cour d'appel du Manitoba, bill (n° 195) y relatif, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692

Cour Suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 1ère l., 6981; 2e l., et comité, 7343 et suiv.; 3e l., 7388, 7393.

Dépêches : expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (rép. à int. Armstrong) 204; distribution gratuite dans les campagnes, (rép. à int. Lennox) 223, (rép. à int. Lennox pour doc.) 738, 1627; transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (rép. à int. Bennett) 341; transport dans région de Parry-Sound, (rép. à int. Bennett) 438; transport des dépêches en général, service, (sub.) 546; marché pour transport dans le comté de King, (rép. à int. Fowler) 1142, entre Midland et Vassey, soumissions, (rép. à int. Bennett) 1427; service quotidien à Pisquid-Road, pétition à ce sujet, (rép. à int. McLean) 1619; meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet, (rép. à int. Martin) 1620; transport des dépêches à Prince-Albert, soumissions, (rép. à int. Roche) 1803; marché pour transport des dépêches dans le comté de Peel, (rép. à mot. Blain pour doc.) 1806; service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (rép. à int. Paquet) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 2330; transport des

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

dépêches à Saint-Hyppolyte, (int. Léonard) 2331, entre Winnipeg et Selkirk (rép. à int. Bennett 3494; (voir aussi "Postes," lettre "P").

"Der Nordwester," paiements à lui faits, (rép. à int. Lake) 1026.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760 et suiv., amendement au paragraphe "d" de l'article 3, 5812-34-36, adopté, 5837 ; 5834, 5836 et suiv.; amendement au paragraphe "l" de l'article 3, 5890; amendements au paragraphe "q" de l'article 3, 5892, adoptés, 5893; 5897 et suiv.; amendement à l'article 4, 5901-21, adopté, 5921.; amendement à l'article 5, 5930 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 9, 6419 et suiv.; amendement, 6419, 6442 ; article 11, 6460 et suiv., 6523 et suiv.; articles 12, 13 et 14, 6538; article 15, 6539; article 16, 6539 et suiv.; article 17, 6544, 6735; article 2, 6736 et suiv.; article 3, 6740 et suiv.; article 2, 6770 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6781, 6800, amendement, 6800-6807-6808, adopté, 6809; 6809 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe "n," 6822 et suiv., amendement, 6822, adopté, 6824; article 3, paragraphe "r," 6825; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.; article 3, insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "t," amendement, 6834 adopté, 6835; insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "u" amendement, 6835, adopté, 6835; autre amendement au paragraphe "u," rayant le mot "unanimement," 6837, adopté, 6838; article 4, 6844 et suiv., amendement, 6844; article 7, 6847 et suiv., amendement, 6847; (observ. sur mot. Gervais) 6860; 3e l., 7393; sur amendement Ross à l'article 3, 7402; sous-amendement, 7405-06, adopté, 7406; amendement Ross à l'article 4, 7410 et suiv., 7425 et suiv.; amendement à l'article 4, 7435, retiré 7436; amendement Martin à l'article 5, 7440 et suiv.; sous-amendement Hughes à amendement Martin, 7448; amendement Monk à l'article 3, 7449 et suiv.; sous-amendement Guthrie, 7454 et suiv.; amendement Galliher à l'article 3, 7456 et suiv.; motion demandant rapport du bill tel que modifié 7459, adopté, 7479; amendement Bourassa à l'article 9, 7459-60; rép. à observ. Pringle sur paragraphe "h" de l'article 3, 7460; sur amendement Pringle, 7479; motion demandant examen des amendements par ordre, 7480; motion demandant que l'amendement à l'article 5 ne soit pas lu une deuxième fois, mais que le bill soit renvoyé au comité, 7480, mise aux voix et adoptée, 7488 ; motion demandant que l'article 5, renvoyé au comité, soit supprimé, 7489; adoptée, 7498; motion demandant que les amendements soient lus une seconde fois et adoptés, 7498; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7503; motion demandant 3e l. du bill, 7502, 7505, 7537 et suiv.; amendement Borden à mot. pour 3e l., 7561; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7915, 7916.

Drapeaux à mi-mât dans l'Ontario, (rép. à int. Elson) 4004.

East-Romans : directeur de la poste, renvoi et remplacement, (rép. à int. Lancaster) 796.

Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens de prévenir actes de corruption, etc., (rép. à int. Borden) 4914.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Explication de nature personnelle par M. Foster, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars, à la barre de la Chambre, article de la "Presse", 26 mai 1906) débat, 4908; comparution de M. Cinq-Mars, 5402 et suiv.; amendement, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24.

"Free Press", du Manitoba, paiements, (rép. à int. Lake) 1026. (rép. à int. Schaffner) 4067.

Gagné, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (rép. à int. McIntyre) 7577.

Hopewell-Hill: directeur du bureau de poste; destitution, enquête à cette fin, (rép. à int. Fowler) 1427.

Ile du Prince-Edouard, vente des journaux sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 2330.

Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3037 et suiv.

Indiens: réserve du Poisson-Blanc, vente, (rép. à int. Bennett) 2795.

Interprétation : bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001; 2e l., comité et 3e l., 5692.

Juges des cours provinciales, bill (n° 13) à leur sujet, que sera-t-il fait de ce bill, (rép. à int. Lennox) 5209, 5314; en comité, 5500 et suiv.

Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.

Justice, (sub.) : frais de litiges, 7741; dépenses casuelles, 7742; appointements, 7751.

Kettleby: receveur de la poste, (rép. à int. Bennett) 3493.

Législation comparée, association de, souscription, (sub.) 7741.

Lévis : quarantaine, travaux, coût, (rép. à int. Paquet) 4820.

Little-Current : receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Boyce) 2798.

Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (rép. à int. Borden) 7261.

McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.

Magazines : frais de port, augmentation, (rép. à int. Cockshutt) 2334, 2894.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2839 et suiv.

Montmagny: receveur de la poste, (rép. à int. Léonard) 3492.

Montréal: hôtel des postes, améliorations, (rép. à int. Monk) 347, ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaires pour ces causes, (rép. à int. Monk) 353.

Orillia : bureau de poste, place de directeur vacante, (rép. à int. Bennett) 340.

Ouvriers : protection des ouvriers, sur le Transcontinental National, (rép. à int. Smith) 349.

Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (rép. à int. Barr) 2515.

Peer, Jean-Albert, bill (n° 169), pour lui faire droit, en comité, 5589 et suiv.

Pénitenciers: bill (n° 176) modifiant la loi y relative, en comité, 5522, 5537 et suiv.; 3e l., 5542; amendement du Sénat, 7010, adopté 7010; (sub): 7738; pénitenciers de Kingston, (sub.) 7742.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7868-77.

Port-Burwell: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1016.

Port-Stanley: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1018.

Postes : ministère, rapport annuel, (dépôt) 219; devoirs des directeurs de bureau de poste, (rép. à int. Bennett) 340; (sub.) 415; location des boîtes dans bureaux de poste, (rép. à int. Boyce) 439; (sub.); service extérieur, appointements et suppléments, 542; transport des dépêches, 546; divers, 568; service au Yukon, 576 ; nouveaux commis, (rép. à mot. Barker pour doc.) 797; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (rép. à int. Fowler) 1426; uniformes pour facteurs, de qui achetés, (rép. à int. Taylor) 1805; congrès universel postal, représentant à Rome, (rép. à int. Chisholm) 2800; présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (rép. à int. Monk) 3891, (voir aussi dépêches, lette "D").

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 6997; 3e l., 7010.

Rock-Hill: bureau de poste, recettes, (rép. à int. Bennett) 866.

Rondeau: travaux du port, soumissions, etc., (rép. à int. Macdonell) 1017.

Saint-Alexis: jetée, (rép. à int. Blain) 4003.

St. Mary, Ont.: bureau de poste, emplacement, (rép. à int. Maclean) 4815.

Sainte-Thérèse: bureau de poste, recettes et dépenses, (rép. à int. Léonard) 2792.

Seaforth : bureau de poste, loyer, (rép. à int. Gunn) 1621.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905 y relative, en comité, 7318 et suiv.; 3e l., 7343; amendements du Sénat, 7786; bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, comité et 3e l., 7866.

Statuts refondus: publication, (rép. à int. Borden) 6863; (sub.) refonte et traduction, 7739, 7751.

Téléphones : discussion sur bill (n° 62), (explication sur un fait personnel) 7573 et suiv.

Terres fédérales : choix par le chemin de fer Canadien du Nord, (rép. à int. Roche) 2796.

Terrebonne: bureau de poste, recettes et dépenses, (rép. à int. Léonard) 2792.

Thessalon: bureau de poste, qui en est le directeur ? (rép. à int. Blain) 2337, le loyer des tiroirs lui appartient-il ? Date de son dernier rapport, (rép. à int. Boyce) 2798.

Thorndale : bureau de poste, (rép. à int. Elson) 1023.

Toronto: hôtel des postes, incendie, (rép. à observ. Macdonell) 2301.

Travail, département: rapport annuel, (dépôt) 233.

Vaughan, William Napoleon, bill (n° 180) pour lui faire droit, en comité, 6189 et suiv.

Welton, Ont.: directeur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Wilson) 865.

Winnipeg : grève des employés de tramways, (rép. à int. Bergeron 1307 ; ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (rép. à int. Smith) 1423 ; imprimeurs anglais, plaintes, (rép. à int. Verville) 1430.

Woodstock: directeur de la poste, congé d'absence, (rép. à int. Ganong) 1430, nomination de M. C. L. Smith, (rép. à int. Ganong) 1617.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Yukon: frais de séjour des magistrats, (sub. 7730.

Barker, Samuel, *Hamilton-est.*

Canal de la Trent: écluse de Peterborough, défectuosités, (mot. pour doc.) 1927.
Chambre des communes: étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7677, 7689-91 et suiv; 7823 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 826 et suiv; bill (n° 62), idem, en comité, 2632 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company," (int.) 177; fournitures par cette compagnie et autres, (mot. pour doc.) 214, 870.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2316.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2774 et suiv.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4501 et suiv.
Compagnie dite "New-Brunswick Petroleum Company", députés y intéressés, (int.) 1012; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (int.) 1727.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2478-81-84.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company', bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.
Comptes publics, comité des, (observ. sur présentation et motion pour adop. de différents rapports par M. Roche) 7668.
Dimanche: bill (n° 12) concernant le dimanche, (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 125; en comité, 5812 et suiv., amendement au paragraphe "d" de l'article 3, 5812, adopté, 5814; 5840 et suiv.; 3e l., amend. Galliher à l'article 3, 7457 et suiv.; sur motion Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7487; amendements du Sénat, 7887 et suiv.
Documents: dépôt, (débat sur int. Borden) 741 et suiv.
Dragueur "Galveston", achat par le gouvernment, (int.) 2517.
Immigration: irrégularités commises par agents ou autres personnes, (int.) 1729, (mot. pour doc.) 1926.
Intercolonial: huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (int.) 177; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905 ? (int.) 1010; dépôts de houille, établissement, achat de terrains, (int.) 1918; voie de garage de Denning à Pugwash, coût, etc., (int.) 2139; quai de Langille, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (int.) 2139; achat de terrain, achat d'huile, etc., (observ.) débat, 7695 et suiv.; ateliers de locomotives et de wagons, achat de terrain à Moncton, (sub.) 7712; pour renforcer ponts, (sub.) 7713 et suiv.
Postes: ministère, nouveaux commis, (mot. pour doc.) 797; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7656 et suiv.
Pugwash: quai, réparations, (int.) 1917.

Barker, Samuel.—*Suite.*

Terres fédérales: concession à A. B. Davidson et ses associés, premier labour de 10,000 acres aux frais de l'Etat, (mot. pour doc.) 1625, 1910.
Travaux publics: ministère, (sub.) 412.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 646 et suiv.
Yukon, (sub.), frais de séjour des magistrats, 7737 et suiv.

Barr, John, *Dufferin,*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 123.
Amaranthe, bureau de poste, établissement, (int.) 1024.
"Appeal to Reason", journal, prohibé par le ministère des Postes, (int.) 1923; interdiction levée, (int. Barr) 5752.
Bestiaux: santé des, (sub.) 2751 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6303 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7289 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5781 et suiv., 5881 et suiv.; article 5, 5953 et suiv.; article 11, 6463, amend., 6464; art. 7, 6855; observ. sur mot. Gervais, 6860; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3157 et suiv.
Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4113 et suiv.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2239 et suiv.
Gaz et lumière électrique, (sub): appointements des inspecteurs, 2674.
Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3041.
Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1399 et suiv., 1691 et suiv.; A. Wilson nommé agent en Ecosse, (int.) 1920; bill (n° 170), en comité, 5544; agences, (sub.) 5652 et suiv.
Indiens, (sub.): écoles indiennes, Provinces Maritimes, Ontario et Québec, 743 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 718 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5146 et suiv.
Ottawa, (sub.): hôtel des monnaies, 6899.
Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (observ.) 2389, 2515.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chap. 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2600 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 907; 3e l., 3050.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6997 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7614 et suiv.

Barr, John.—*Suite.*
Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3022 et suiv.

Beauparlant, Aime M., *Saint-Hyacinthe.*
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 9, 6420, amendement, 6421, adopté, 6422; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7546 et suiv.
Foin : bill (n° 116) tendant à en réglementer la vente, 1ère l., 1630; projet de résolution à cette fin, (débat) 4096 et suiv.; 1ère l., et adoption de ce projet, 4124; bill (n° 116) 2e l., 4124; (mot. Brodeur pour renvoi du bill au comité d'agriculture) 4124.

Beland, Henri Severin, *Beauce.*
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, amendement, 6841 et suiv., adopté, 6843.
Disraéli, quai, (sub.) 7147.

Belcourt, Hon. Napoleon A., *Ottawa.*
Banque dite "Pacific Bank of Canada," bill (n° 50) y relatif, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité, 3322; 3e l., 3323.
Banque dite "United Empire Bank of Canada", bill (n° 52) la constituant en corporation, 1ère l., 680 ; 2e l., 961.
Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1007; comité et 3e l., 5535.
Chambre des communes: ameublement, (mot. pour doc.) 3024.
Chemin de fer de l'Est du Pacifique: requête pour charte, (mot. pour adop. nonobstant expiration du délai) 1724 ; bill (n° 205) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 5692 ; 2e l., 6232.
Compagnie dite "Standard Trust Company," bill (n° 147), en comité, 5065.
Comptes publics: comité, 2e rapport, (mot. pour adop.) 4354 ; (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5665.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant certains brevets de, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 2256; 3e l., 2266.
Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122), y relatif, en comité, 5066.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (mot. Belcourt) 1737.
Milice : service impérial de renseignements militaires, (mot. pour doc.) 444.
Wurtz, Henry junior, bill (n° 106) concernant demandes de brevets, 1re l., 1517; 2e l., comité et 3e l., 2266.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1577 et suiv.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*
Archives, (sub.) 2738.
Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes, (int.) 442.
Baie Machedosh, dragage, (int.) 2514.
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4990 et suiv.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5466 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*
Canal de la Trent, (sub.) achat d'un remorqueur, 5494 et suiv.
Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2539 et suiv.
Capitaines et seconds de navires ; bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 487 et suiv.
Colingwood : bassin de radoub, coût, (int.) 435 ; évaluation, (int.) 593 ; subvention et évaluation, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418, 1897 ; port, (sub) 7183.
Dépêches : transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (int.) 341 ; transport dans région de Parry-Sound, (int.) 438, entre Midland et Vassey, soumissions, (int.) 1427.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 3, paragraphe "d," 6800 et suiv. ; article 3, paragraphe "k," 6816 et suiv. ; article 3, paragraphe "o," 6825 et suiv., amendement, 6825, retiré, 6834; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.
Dragage : dans l'Ontario, montants payés ou restés dus, (mot. pour doc.) 800, 1418, soumissionnaires, (int.) 2792 ; dragage à Midland, soumissions, (int.) 1924 ; dragage à Port-Arthur et à Fort-William, dépenses, soumissions, etc., (int.) 3324, 3593.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1341 et suiv., 1347 et suiv.
Edmonton, (sub.) : bâtiment pour les immigrants, 6941 et suiv.
Grands lacs : pêcheries, enquête, (int.) 593.
Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au département, (int.) 6931.
Ile Hope : bois coupé par Manley Chew, (int.) 435.
Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (int.) 5129.
Ile du Tombeau du Géant : vente, (mot. pour doc.) 1431.
Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, 965 ; habillements, 975 ; études topographiques, 987 et suiv.; réserve des Indiens du Sang, à Carstone, 987 et suiv.; Indiens en général : inspection des agences et réserves, 1276 et suiv.; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int.) 2515, 2794.
Kettleby : receveur de la poste, (int.) 3493.
Lac Cecebe ; phare, construction (int.) 438, mot. pour doc.) 1032 ; paiements aux ouvriers, (int.) 1735.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3694 et suiv.
Midland, port, (sub.) 7185.
Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 273 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2714 et suiv.
Navigation : feux pour la navigation, par qui fournis? (int.) 4818.
Ontario : dragage (int.) 433.
Orillia : bureau de poste, place de directeur vacante, (int.) 340.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.
Ottawa, (sub.) : observatoire astronomique, 6896 et suiv.; hôtel des monnaies, 6897; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6903 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6912 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*

Pénitenciers : fourniture de la farine, (observ.) 972.
Phares : salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3677 et suiv.
Port-Colborne : dragage, brise-lames, élévateur, (int.) 464, 1897.
Postes : devoirs des directeurs de bureaux de poste, (int.) 340 ; service extérieur, appointements et suppléments, (sub.) 544 et suiv.; transport des dépêches, 546 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7008 et suiv.
Rivière-des-Français, phare, construction, (int.) 1923 ; pouvoirs hydrauliques, (int.) 5126.
Rivière Magnetawan, phare, construction, (int.) 6985.
Rock-Hill : bureau de poste, recettes, (int.) 866.
Salles militaires, construction, (sub.) 6947.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6944 et suiv.
Sept-Iles : achat de terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Steamer "Seagull", achat, (int.) 1005.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' "Arctic", (sub.), 3279 et suiv., 3900 et suiv., 4193 et suiv., 4980; steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. MacLean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6602 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1981 et suiv.
Terres fédérales : (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête concernant administration et vente des terres fédérales) 4491-4508 et suiv.
Transports : commission des, (mot. pour doc.) 209 ; rapport, impression et distribution, (int.) 443, 796, 1145 ; (mot.) 1736 ; dépôt et étude du rapport, (mot.), débat, 2099 et suiv.
Winnipeg, (sub.) nouvel hôtel des postes, 6936 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique canadien, 6940 et suiv.
Yukon : concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1593 et suiv.

Bergeron, Joseph G. H., *Beauharnois.*

Accidents et naufrages : sur le fleuve Saint-Laurent, (int.) 604, 795, 1007, 1135.
Archives : somme additionnelle, (sub.) 2737.
Auditeur général, rapport, dépôt, version française, (int.) 5897.
Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 679 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3317.
Bibliothèque du Parlement : pourquoi n'y a-t-il pas d'employés là le dimanche après-midi ? (observ. sur int. Hughes) 2294.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à observ. Macpherson) 5460 et suiv.
Canal de Beauharnois : a-t-on fait des travaux à la tête de ce canal, l'année dernière ? (observ.) 7724.
Canal de Soulanges, éclairage, (sub.), (observ.) 7722.
Canaux de la province de Québec, (sub.) : nouveau tonnage, levés, plans, etc., 5204 ; construction de deux allèges, 5204 et suiv.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*

Chambre des communes : ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5755 et suiv.; règlements, étude, 7828 et suiv.
Chemins de fer : Quand l'h. M. Emmerson va-t-il demander l'adoption de son bill modifiant la loi des chemins de fer ? (int.) 4138 ; bill (n° 62) (l'h. M. Emmerson), modifiant la loi des chemins de fer, de 1903, en comité, 1650 et suiv., 6256 et suiv., 6398 et suiv., 7263 ; sur amendement Sproule, 7316 ; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6313 et suiv.
Code pénal de 1892 : bill (n° 4), nouvelle modification, comité et 3e l., 7865-66.
Cour suprême : nomination d'un juge *ad hoc*, (int.) 3143.
Cours suprême et de l'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 1310 et suiv.
Députés : nommés à des charges lucratives, depuis 1867, (int.) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5761 et suiv.; article 6, 5956 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'art. 9, 6422, 6445 ; article 11, 6474 et suiv.; 3e l., amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7544; amendements du Sénat, 7890 et suiv., 7905.
Disraéli, quai, (sub.) 7156 et suiv.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 521 et suiv.; inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 529 et suiv.; remboursement à I. G. Baker et Cie, 535 et suiv.; remboursement à I. G. Baker et Cie, 7729 et suiv.
Explication de nature personnelle, achat de terres au Nord-Ouest, 4357.
Falsifications, bill (n° 15) modifiant la loi des, 1ère l., 221.
Fonte : livrée à Sorel pour le département de la Marine, paiements, (int.) 5129.
Immigration, bill (n° 170) modifiant la loi y relative, en comité, 5704.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 685 et suiv.
Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5131 et suiv.
Lac Saint-François, îles ; combien, à qui, etc., 7854, 7856.
Libération conditionnelle : d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (int.) 4262.
Maisonneuve, élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2278 et suiv.
Milice, (sub.) : exercice annuel, 5135 et suiv.
Monnaies, bill (n° 196) modifiant la loi y relative, en comité, 5694 et suiv.)
Monnaie américaine, exportaion hors du Canada, (int.) 5208.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2269 et suiv.; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7040 et suiv.
Pénitenciers : augmentation des salaires des employés, (en comité sur projet de résolution Fitzpatrick) 4184 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 de la loi de 1905 y relatifs, 2e l., 3050 et suiv.
Pierreville, Yamaska : quai, coût, recettes, (int.) 1803.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Pilotage, bill (n° 219) modifiant loi y relative, 1re l., 6718 et suiv.
Postes (sub.) : service extérieur, appointements et suppléments, 542 et suiv.
Preston, W. T. R., 5e rapp. du comité d'agriculture à son sujet, (observ. sur mot. Monk demandant mise à l'étude) 4261 ; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7111 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) en comité 7009.
Québec : rocher, danger d'écroulement, (int.) 3233.
Rivière Saint-Louis (tributaires), pour canaux de déversement, (sub.) 7172 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., école militaire, effectif, (int.) 4262; casernes, (int.) 4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? etc., (int.) 4816.
Sénat et Chambre des communes, (bill (n° 97) modifiant loi de 1905, en comité, 7320 et suiv.
Shortis : commutation de sa peine, (explication sur un fait personnel) 5667.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6564 et suiv., 6636.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 663.
Winnipeg : grève des employés de tramways, (int.) 1307.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*
"Canadian Lloyds Certificate", bill (n° 114) y relatif, 1re l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 5360.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5832 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5799 et suiv.; article 11, 6457 et suiv.; article 3, insertion amendement, 6843 ; 3e l., amendement, 7403.
Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5373, 5705.

Black, Joseph Burpee, *Hants.*
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7572.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 2, 6778; 3e l., amendement Ross (à l'article 4, 7410 et suiv.
Marine norvégienne, concurrence, article du "Record", de Sydney, (observ.) 4188 et suiv.

Blain, Richard, *Peel.*
Bateaux à vapeur: inspection, (sub.) 3783 et suiv.
Brantford: édifice public, améliorations, (sub.) 6922 et suiv.
Canal Rideau: enlèvement des entrepôts, côté ouest, (int.) 4815.
Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2546 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 784; comité, 2630 et suiv., 7273 et suiv.; bill (n° 9), idem, 2e l., 836.
Cigarettes, interdiction, (int.) 222.
Collingwood: port, (sub.) 7181 et suiv.
Dépêches: marchés pour transport dans comté de Peel, (mot. pour doc.) 799, 1806.

Blain, Richard —*Suite.*
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (motion de blâme) 3517, débat, 3517, 3524 et suiv,. (motion mise aux voix et rejetée) 3590-3591.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 11, 6475.
Disraéli: quai, coût, etc., (int.) 2332; quai, (sub.) 7136 et suiv., 7155 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 520, 526.
Echo-Bay: quai, parachèvement, (sub.) 7248 et suiv.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1331 et suiv.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2246.
Gaz, (sub.) appointements des inspecteurs, 2666 et suiv., 2676.
Glace-Bay: port, améliorations, (sub.) 6969 et suiv.
Immigration: agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1399 et suiv.
Indiens, (sub.) Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, graines de semence, 761; indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1132.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) (débat sur mot. Paterson) 702 et suiv.
Lumière électrique, (sub.), appointements des inspecteurs, 2666 et suiv., 2676.
Macleod: palais de justice et ameublement, coût, (int.) 2095.
Magog: édifice public, (sub.) 6917 et suiv.
Monnaie d'argent des Etat-Unis: retirée de la circulation, montant, (int.) 1618.
Nouvelle-Ecosse, (sub.): ports et rivières, 6965.
Ontario: ports, rivières et ponts, (sub.) 7184; dragage, (sub.) 7211 et suiv.
Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (int.) 469 ; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, (sub.) 6901 et suiv.
Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4853 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2599; bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7851.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 906 et suiv., comité, 2130.
Postes: receveurs de la poste, appointements, (sub.), (int.) 7654 et suiv.
Québec: dragage, (sub.) 7211 et suiv.
Saint-Alexis: jetée, (int.) 4002.
St. Mary: édifice public, (sub.) 6927 et suiv.
Sorel : effondrement du quai, (mot. pour doc.) 3025, 5499.
Stations agronomiques, (sub.) 7598 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4971 et suiv.
Télégraphes : réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int.) 1920.
Thessalon : bureau de poste, qui en est le directeur ? (int.) 2337.
Toronto, (sub.) : édifices fédéraux, améliorations, 6930 et suiv.; hôtel des postes, 7237.
Travail, département, (sub.), titres décernés à des employés, (int.) 7654.

Blain, Richard,—*Suite.*

Travaux publics : appointements, (sub.), démission de M. Taylor, 7224 et suiv.

Yukon : valeur de l'or extrait de 1897 à 1905, (int.) 2091; administration, (sub.) 6077.

Bole, David Wesley, *Winnipeg.*

Association dite "Temple Mutual Life Association", bill (n° 38) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 961.

Chambre des communes : défectuosités de l'acoustique dans la salle des séances, (observ.) 3232.

Chemin de fer de Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 213) concernant la compagnie du, 1ère l., 6232 ; 2e l., 6893 ; comité et 3e l., 7472.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 9, 6438 ; article 10, 6447 et suiv.; article 3, paragraphe "n", 6822 ; article 3, paragraphe "s", 6836 et suiv.

Compagnie d'assurance contre le feu, dite "Inter-Ocean", bill (n° 60) la constituant en corporation, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 4051.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés conclus avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2055 et suiv.

Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) y relatif, 1ère l., 2384 ; 2e l., 2790-91 ; comité, 5062 ; 3e l., 5125.

San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville, secours par le gouvernement canadien, (int.) 1805.

Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4344 et suiv.

Borden, Hon. Sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Armée impériale : situation des officiers, (rép. à int. Hughes) 4356.

Armes, employées par la milice canadienne, inspection, (rép. à int. Worthington) 440.

Bétail canadien : bétail du comté de Victoria, maladie, (rép. à int. Hughes) 437.

Camp militaire : projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (rép. à int. Lennox) 5643.

Camp militaire à Sherbrooke, (rép. à int. Lanctôt) 2797.

Camps militaires : registres matricules, transmission au ministère, (rép. à int. Hughes) 1036 et suiv.; (rép. à int. Ward) 2692 ; approvisionnement, (rép. à int. Hughes) 2094 ; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906 ? (rép. à int. Hughes) 2095.

Canso, service médical, (rép. à int. Daniel) 442.

Champs de tir dans les Provinces Maritimes, (rép. à int. Hughes) 5895.

Collège militaire royal, (sub.) 7382.

Duncan, A. G., emploi, (rép. à int. Boyce) 440.

Fusil Ross, compagnie du, contribution, siège d'affaires, etc., (rép. à int. Worthington) 1424 ; fabrication, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (rép. à int. Worthington) 3327 ; enquête et rapport, (rép. à int. Worthington) 3496 ; hausse à combinaison "Sutherland", rép. à int. Worthington) 4816.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

Guerre sud-africaine : récompense aux volontaires canadiens, (rép. à int. Broder) 448 ; soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (rép. à int. Kemp) 1138 ; dépenses des contingents, (rép. à int. Worthington) 1618.

Halifax : arsenal maritime, cession au Gouvernement, (rép. à int. Hughes) 1045 ; emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire, et propriété acquise en échange (rép. à int. Fowler) 864 ; approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix, etc., (rép. à int. Foster) 1918.

Lindsay ; champ de tir, établissement, (rép. à int. Hughes) 608.

Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (rép. à int. Hughes) 1190.

Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge en 1870, (rép. à int. Hughes) 437, 465, 504.

Milice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 372; harnais, où, et par qui fabriqués, (rép. à int. Fowler) 596; écoles d'instruction militaire, enquête, (rép. à int. Hughes) 1144; corps de musique militaire dans les fêtes religieuses, (rép. à int. Hughes) 1192 ; rapport annuel du département, (dépôt) 1724; achat de charbon par le département, à Winnipeg, (rép. à int. Roche)2141 ; gardien de la 2e batterie de campagne, (rép. à int. Hughes) 2796 ; projet de résol. modifiant loi de la milice, 4265, 1re l., 2e l. et adoption, 5320 ; bill (n° 201) à cette fin, 1re l., 5321 ; 2e l. et comité, 5670; 3e l., 5672.
(sub.): exercices annuels, 5135 et suiv., 7370; artillerie, armes, champs de tir, etc. 7360 ; cartouches de réserves, fabrication, 7277; solde et suppléments, 7377; habillements et petits équipements, 7381 ; bibliothèque administrative, 7382; camps de manœuvres, installation, 7382 ; camps de Sussex et de Lévis, construction de bâtiments, 7383 ; uniformes pour le 80e régiment, de Nicolet, (rép. à int. Lavergne) 7912.

Miliciens : recrutement et transport aux camps d'exercice, (rép. à observ. Hughes) 6144.

Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (rép. à int. Monk) 345.

Ottawa : nouveaux magasins miiltaires, (sub.) 7233.

Pensions militaires : projet de résol. modifiant loi y relative, 4264 ; en comité, 5315 ; 1re l., 2e l. et adop., 5320 ; bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1re l., 5320 ; 2e l., et comité, 5673 ; 3e l., 5674.

Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (rép. à int. Daniel) 443.

Saint-Jean, P. Q., école militaire, effectif, (rép. à int. Bergeron) 4263 ; casernes, (rép. à int. Bergeron)4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? (rép. à int. Bergeron) 4816; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232 et suiv.

Sherbrooke : camp militaire cette année, (rép. à int. Tobin) 339.

Stoney-Creek: salle militaire, toiture endommagée par le feu, (rép. à int. Smith, 339.

Sussex: champ de tir, coût, revenu, etc., (rép. à Int. Fowler) 595.

Sydney, N.-E., grève, dépenses, (rép. à int. Hughes) 1144.

Toronto : vieux fort, transfert à la municipalité, (rép. à int. Macdonell) 1422.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

13e dragons écossais, démission du commandant Smart, (rép. à observ. Daniel) 5498.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 640 et suiv.

Borden, Robert Laird, *Carleton.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 35.
Affaires indiennes : (sub.) 380 ; à la Colombie-Anglaise, rapports des agents (mot. pour doc.) 1798.
Agriculture : comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1199 et suiv.
Annuaire statistique, (sub.) 7589 et suiv.
Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int.) 232.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956 et suiv.
Archives, (sub.) 7581 et suiv., services de M. Doughty, 7581 et suiv.
Auditeur général, rapport, dépôt, (int.) 7; distribution en fascicules, (int.) 6288.
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (int. et observ.) 5115.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2528 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 486 et suiv., 874 et suiv.
Chambre des communes, bill (n° 3) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. pour renvoi au comité) 454; séances, erreur dans le procès-verbal, (observ.) 1005; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5754 et suiv.; employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7572 et suiv.; étude du rapport du comité chargé de remanier règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7672 et suiv., 7828 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 777 et suiv.; 2e l., et comité, 1638 et suiv.; comité, 2630 et suiv.; 4173 et suiv., 6251 et suiv., 6351 et suiv.; amendements du Sénat, 7860 et suiv:; 887 et suiv., (observ. au sujet du progrès du bill (n° 8) 4680 ; sera-t-il voté des subventions au cours de la présente session ? (int.) 5669; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6325, 6348 et suiv.; bill (n° 214), à ce sujet, 7024 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2307 et suiv., 2771 et suiv.; embranchements, bill (n° 75), en comité, 5619 et suiv., 5823 et suiv., 6182 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6218 et suiv.; 3e ., 6888 et suiv.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan; (mot. pour doc.) 174. (int.) 327; (mot. pour doc.) 359; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (int.) 441; bill (n° 86) concernant cette compagnie, en comité, 2773 et suiv.; choix de terres, (mot. pour doc.) 3399, (observ. sur rép. Oliver) 3594.
Chemin de fer Transcontinental National, commission du, rapport, impression, (int.) 129; rapport, (mot. pour doc.) 220, 276, 1040, et pour impression immédiate de ce rapport) 277; adjudication des travaux, (int.) 679, 1002, 1007, 1515, 1518; tracé entre Québec et Moncton, (débat sur motion Crocket pour doc.) 1514 et suiv., 1795 et suiv.; exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (mot. pour doc.) 3808; étude du tracé et construction, 5242 et suiv.; bill (n° 215), dépôt de $5,000,000, (int.) 6415.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626 et suiv.
Code pénal de 1892, bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. ponr renvoi au comité) 459; comité et 3e l., 7865-66; bill (n° 155), idem, 2e l., et comité, 3176 et suiv.; bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
Commission des eaux limitrophes: rapport de la section canadienne, (int.) 585; négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (int.) 585, 1417.
Commission géologique: appointements, (sub.) 421 et suiv.; nomination d'un chef inamovible (int.) 738.
Compagnie dite "Alberta Land Company" ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du "Globe," comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (int.) 2079.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, instructions données aux commissaires, services d'n conseil, (observ.) 7 et suiv.; frais de la commission, (sub.) 317 et suiv.; compte rendu sténographié, (int.) 326, 679; nomination de M. Longmuir, comme commissaire, (int.) 867; état des travaux de la commission, (int.) 2000; quand se terminera l'enquête ? (int.) 5581.
Surintendant des assurances, rapport, etc., (mot. pour doc.) 211; modification de l'acte des assurances, (mot. pour doc.) 1032.
Compagnie d'assurance dite "United Empire," bill (n° 90) y relatif, amendements du Sénat, 2e l., 7474.
Compagnie de fidéicommis dite "Empire," bill (n° 135) y relatif, en comité, 5820.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7194 et suiv., 7464 et suiv.
Compagnies de messageries, bill (n° 82), renvoi au comité (observ.) 4644.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marché entre elle et le Gouvernement pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1872 et suiv.; résiliation, arrêté ministériel y relatif, (mot. pour doc.) 1912; (suite du débat sur mot. Foster) 2444, 2452 et suiv.; (mot. pour doc.) 3316.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, bill (n° 120) en comité, 5535 et suiv.
Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) la constituant en corporation, amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6210 et suiv.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2784 et suiv,. 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5121.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, évaluation des terres à elle vendues, (int.) 441, (mot. pour doc.) 444, 1909-1910, 2689.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3821 et suiv.
Conseil privé du roi au Canada : bureau, appointements et dépenses, (sub.) 371.
Cour d'échiquier, bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, en comité, 3617 et suiv.
Cour suprême, édifice, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230 et suiv.
Cours suprême et de l'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 1308, 1312 et suiv.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7346 et suiv.; 3e l., 7390 et suiv.
Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (observ.) 7670.
Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (mot. pour doc.) 211 ; transport en général, (sub.) 550 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5785 et suiv., 5834, 5855 et suiv., 5899 et suiv.; article 6, 5957 et suiv.; article 9, 6423 et suiv.; amendement, 6440, 6442, 6444 ; article 11, 6510 et suiv.; article 2, 6764 et suiv., 6770 et suiv.; article 3, 6809 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6842 ; article 4, 6846 et suiv., article 7, 6856 et suiv.; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.; réimpression du bill avant 3e l., 6861 ; 3e l., 7406, amendement Ross à article 4, 7417 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491 et suiv.; observations générales, 7558 et suiv., amendement, 7560, mis aux voix et rejeté, 7561-62 ; amendements du Sénat, 7882 et suiv., **7915.**
Disraéli, quai, (sub.) 7150 et suiv., 7167.
Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 13 et suiv.; (int.) 1006, 1301 et suiv., 1418, 1419; (int.) 2000, 2295 ; dépôt, (int.) débat, 739 et suiv.
Douanes, ministère, (int. sur mot. Reid pour doc.) 6994.
Dragage : à Port-Arthur et Fort-William, soumission, (int.) 1911.
Dragueur "Galveston", achat, (sub.) 2996 et suiv., 2999 et suiv.
Echo-Bay, quai, parachèvement, (sub.) 7246 et suiv.
Edifices publics : tour de l'ouest, écroulement, (observ.), débat, 1195 et suiv., 1316 et suiv., 1354 et suiv., (int.) 1633 ; (mot. pour rapport des témoignages) 5499 ; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest ? (int.) 5666 ; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (mot. pour doc.) 3807 ; (mot. pour rapport des témoignages) 5499.
Elections fédérales, bill (n° 2) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 15 ; 2e l., 453 ; (mot. pour renvoi au comité) 454 ; comité d'enquête sur moyen d'éviter actes de corruption et sur procédure par rapport à pétitions d'élections, (mot.), 218, 243, retirée, 915, (int.), 4914.
Elections fédérales contestées, bill (n° 5) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16 ; 2e l., 459.
Elections partielles, mandats émis, quand auront-elles lieu ? (int.) 7916.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3153 et suiv.
Emprunts temporaires, (int.) 175.
Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5219 et suiv.
Explication sur un fait personnel : débat sur mot. Foster concernant marchés faits avec la "North Atlantic Trading Company", (remise à plus tard) 2306 ; explication sur un fait personnel par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3148 et suiv.; explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4827 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars, 5411 et suiv., 5449-50 et suiv.
Expositions : crédit supplémentaire, (sub.) 316.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3888 et suiv.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4122 et suiv.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1439 et suiv.
Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens. (observ. sur mot. Brodeur) 450.
Haut commissaire à Londres, correspondance avec MM. Preston et Griffiths, (int.) 1806.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, recettes et dépenses, (observ.) 7694.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3040, 3044 et suiv., 7914.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1707 et suiv., la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1707 et suiv.; immigration, bill (n° 170) y relatif, en comité, 1325 et suiv., 5544 et suiv., agents, (sub.) 6017 et suiv.
Indiens, (sub.) : écoles indiennes, provinces maritimes, Ontario et Québec, 745 ; études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 980 et suiv.; dépenses générales, écoles indiennes, 993 ; Indiens de la Colombie-Anglaise, agence de la côte nord-ouest, entretien de ses bateaux, 1134 et suiv.; bill (n° 194) modifiant la loi relative aux Indiens, en comité, 5568 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 693 et suiv.
Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 130 et suiv.; permis de circulation, dépositions, (mot. pour doc.) 363 ; achat d'une propriété à Halifax, (int.) 1804 ; (sub.) améliorations à Halifax, 5195 et suiv.; acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 990 et suiv.; achat de terrain, achat d'huile, etc., (débat sur observ. Barker) 7704 et suiv.; recettes et dépenses, (observ.) 7694.
Intérieur : ministère, (sub.) 378 ; rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 502, (int.) 503, 586.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1747.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Japon : traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, dépôt, (int.) 129, 738, 1418, 3435, 5896.
Jeunes filles : vendues ou mises en esclavage pour fins immorales, à la Colombie-Anglaise, (mot. pour doc.) 1798.
Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 238.
Juges : juges des cours provinciales, bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 902 et suiv., comité, 5502 et suiv.; bill (n° 83) en comité, 1825 et suiv.
Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.
Justice : administration, (sub.) 505.
Langevin, sir Hector, décès ; éloge, 5209.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2900.
Listes électorales : impression pour l'année actuelle, (int.) 2515.
Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (int.) 7261.
Marine et Pêcheries : rapport annuel, dépôt, (int.) 1306.
Matelots; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (int.) 5116.
Mines : concession à Ray & Brownson, annulation, (int.) 1911 ; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083 et suiv.
Ministère : changements, explication, (rép. à int. Borden) 233, (débat sur observ Laurier) 266 et suiv. ; (observ. sur explication Laurier) 4642 et suiv.
Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, ( débat sur mot. Lennox) 2851 et suiv.
Murray-River : expropriations, dommages, réclamation par les propriétaires, (rép. à observ. McLean) 6145 et suiv.
Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (mot. pour doc.) 358, 1519.
Naufrages dans le Saint-Laurent, (int.) 175 ; (mot. pour doc.) 211; sur côtes du Pacifique, (mot pour doc.) 1798.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1544 et suiv.; aide à la navigation, (mot. pour doc.) 1798.
Navires : sûreté des, bill (n° 48), comité, 3e l., 4127 et suiv.; en comité, 7058 et suiv.
Nouvelle-Ecosse : hon. D. C. Fraser, nouveau lieutenant-gouverneur, (int.) 867.
Observatoire astronomique de l'Etat, appointements des employés, (sub.) 6022 et suiv.
Ottawa : hôtel des postes, reconstruction, état des travaux, (int.) 1634, (sub.) 7235.
Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4848 et suiv., 4871.
Pêcheries : juridiction du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, (mot. pour doc.) 799 ; bill (n° 223), (taxe de $50 sur les baleiniers), en comité, 7048 et suiv.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5594.
Pénitenciers, bill (n° 176), en comité, 5522 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé ; et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3051, 3101 et suiv.; bill (n° 220) abrogeant l'acte relatif aux pensions de certains membres du conseil privé, 1re l., 5318 et suiv.; 2e l. et comité, 5670 et suiv. ; en comité, 7851 et suiv.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5032 et suiv.
Pilotage : commissaire du, rtribution de leurs services, (int.) 794 ; pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (observ. sur mot. Boyce pour doc.) 6996.
Placements fiduciaires, effets provinciaux devant y servir, (int. sur rapport déposé) 1631.
Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 582 et suiv.
Poids et mesures : bill (n° 14 modifiant la loi y relative, 2e l., 911 et suiv.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 550 et suiv.; service au Yukon, 1576.
Préfontaine, feu l'hon. Raymond, (correction d'un mot à son sujet) 6787.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et amendement Laurier) 4581 et suiv.; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7100 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365 et suiv.; ce bill sera-t-il adopté à la présente session ? (int.) 6287, 6863 ;
Preuve, bill (n° 68) modifiant la loi y relative, en comité, 1314 et suiv., en comité, 1809 et suiv.
Prince Arthur de Connaught, visite au Canada (observ.) 767.
Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4926 et suiv.; ports et rivières, (sub.) 7239 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2902 et suiv., 3403 et suiv., 3620 et suiv., 5688 et suiv.
Rivière Magnetawan, phare, construction, (observ. sur int. Bennett) 6992.
Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498; comité, 5696 et suiv.
San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville ; secours, contribution de $100,000 par le Gouvernement canadien, (observ. sur mot. Fielding) 1807, emploi, (observ. sur mot. Osler) 2964 ; (projet de résolution Fielding) 4459.
Sénat: revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2370 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, (1905), 2e l., 1844 et suiv; en comité, 7333 et suiv; bill (n° 10), idem, comité et 3e l., 7866-67.
Session, tardive, (observ.) 7.
Statuts refondus : publication, (int.) 6863.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, motion Laurier, (int.) 3675, amendement à mot. Laurier, 3715-21 et suiv.; mis aux voix, et rejeté, 3762, 63, 64 ; 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. Maclean pour adop.) 6552 et suiv., 6595 et suiv., 6696 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3281 et suiv., 3436 et suiv., 4221 et suiv., 4955 et suiv.
Système métrique, (sub.): série de conférences, 2679 et suiv.
Tarif allemand: réception par le ministre des Douanes, (int.) 1307; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
mot. Armstrong pour doc.) 1940 et suiv., 1951 et suiv.
Télégraphes: expropriation de lignes au Manitoba, (observ. sur int. Roche) 6418.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4063, 6150 et suiv.
Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1053 et suiv., 1097 et suiv.; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (int.) 1919, 1925, 2769, 2963, 3152, 3358; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (sur mot. Ames pour doc.) 3001 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, avis de mot. demandant nomination d'un comité d'enquête à ce sujet) 4130 ; motion, débat, 4265 et suiv., (motion mise aux voix et rejetée) 4810-11-12; échange de terres affectées au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, bill (n° 201) à cette fin, en comité, 5323 et suiv.
Transports: commission, dépôt de son rapport, (mot. pour doc.) 220.
Travaux publics, (sub.): commis et employés appointements, 6959, 7219 et suiv.; divers, 7250.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 660 et suiv.
Wagner, Philip: emploi, destitution, (observ. sur mot. Fowler) 5743 et suiv.
White, hon. Peter, décès, éloge, 2608.
Young, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1ère l., 680.
Yukon : conseil électif, création, (int.) 2959 ; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, en comité, 3500 et suiv., 4916 et suiv.; besoins administratifs, (débat sur observ. Thompson) 5238; administration, (sub.) 6072 et suiv.; annulation de certaines concessions, (int.) 6726 ; pluie artificielle, insuccès de M. Hatfield, (sur observ. Foster) 7387; or, droit régalien sur production, inégalité, (observ.) 7856.

Bourassa, Henri, *Labelle.*
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4984.
Chemins de fer : bill (n° 62) ayant pour objet de modifier la loi de 1903 y relative, en comité, 6400 et suiv., 6287 et suiv.
Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation de ses employés, (mot. pour doc. y relatifs) 7388.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2501 et suiv.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 618 et suiv.
Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2084.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5764 et suiv., avis d'une proposition d'amendement concernant le flottage du bois et la conservation des récoltes, 5893 ; proposition dudit amendement, 5898 et suiv., réservée, 5900; sur proposition d'amendement Aylesworth à l'article 4, 5904 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 4, 5914-21, article 4 réservé, 5929 ; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5938 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 9, 6427 et suiv.; article 10, 6445 et suiv.; article 11, 6452 et suiv.; amendement, 6452-53, 6503 et suiv.; rejeté, 6533 ; article 15, 6539 ; article 16, 6540 ; assemblée publique à Montréal au sujet du dimanche, (débat sur explications Piché) 7015 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7406 et suiv.; amendement Ross à article 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à article 5, 7436 et suiv.; amendement à article 9, 7459-60, rejeté, 7460 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l. du bill, 7503 et suiv., 7540 et suiv., amendement, 7537, mis aux voix et rejeté, 7553-54 ; amendements du Sénat, 7907 et suiv.)
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1197.
Explication de nature personnelle par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3145 et suiv.; absence de l'h. député de Montmagny, article de la "Presse", 4458.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, chiffre de la pression dans bouées à gaz à basse pression, (sub.), (int.) 2994.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1749.
Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 238 et suiv.
Pensions de certains mmebres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3081 et suiv.; rectification au sujet du sénateur Cox, 3230 ; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7876
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier à l'encontre) 4637 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7000 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97), modifiant la loi de 1905, en comité, 7326 et suiv.
Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1114 ; administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4805 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*
Agriculture : produits en douane au Sault-Sainte-Marie comme venant des Etats-Unis, (int.) 2140.
Bateaux pêcheurs américains : allocation aux percepteurs des douanes sur émission de permis de pêche à ces bateaux (sub.) 3803.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6301 et suiv., 6346 et suiv.
Chemin de fer Pacifique-Atlantique, a-t-il été déclaré d'utilité générale ? (int.) 863 ; bill (n° 173), en comité, 6212 et suiv.; 3e l., 6495 et suiv., amendement, 6495 ; 6863 et suiv.
Commission des eaux limitrophes : rapports au sujet de travaux dans la rivière Sainte-Marie, (mot. pour doc.) 1031.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7198 et suiv., 7466 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril.—*Suite.*
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", bill (n° 183) la constituant en corporation, amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Copper-Cliff, service postal, amélioration, (int.) 7912.
Demers, Joseph : réclamation, (int.) 787.
Duncan, A. G., emploi, (int.) 440.
Echo-Bay : quai, construction, coût, (int.) 2092 ; quai, parachèvement, (sub.) 7245 et suiv.
Goodall, J. A.: permis de pêche à lui accordé, (int.) 6245.
Grand chemin de fer du Nord : subvention demandée au Gouvernement, (int.) 2140, (mot. pour doc.) 2338, 2769.
Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (int.) 788.
Ile du Poison-Blanc, expropriation, plans à cette fin, etc., (int.) 196, 863, (mot. pour doc.) 1031, 1910.
Indiens : ventes de leurs terres dans l'Algoma-est et l'Algoma-ouest, (int.) 2141, (mot. pour doc.) 2337 ; rapports des agents à ce sujet, (mot. pour doc.) 2337 ; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5560 et suiv.
Juges des cours provinciales : bill (n° 13), en comité, 5521 ; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.
Lamont, John D., emploi, (int.) 2329, 2770, 3326.
Little-Current : receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 2798.
McIntosh, Eileen-Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, en comité, 6206 et suiv.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
Ottawa, (sub.) : hôtel des monnaies, 6898 ; édifices administratifs, édifice de l'ouest, 6709 et suiv.
Phares : salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3682 et suiv.
Pilotage: fonds de, à Sydney, affaire McLean, (observ.) 5570 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (mot. pour doc.) 6994 et suiv.
Pilotes : versements aux fonds de retraite et de secours, (mot. pour doc.) 1032.
Piscifactures : établies sur lacs Huron et Supérieur, (int.) 196.
Poisson : exportation, droits, (mot. pour doc.) 1031, 1910.
Postes : location des boîtes dans bureaux de poste, (int.) 439 ; divers, (sub.), 572 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 367.
Rivière Sainte-Marie, dragage, (int.) 443, 467.
Sault Sainte-Marie, cale du Gouvernement, (int.) 441 ; poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (int.) 2334 ; prétendue émeute de 1903, envoi de volontaires, réclamations, (mot. pour doc.) 2338 ; dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (int.) 3592.
Silverwater, quai, (sub.) 7186 et suiv.
Sutherland, George M., emploi, (int.) 2328, 2770, 3326.
Sydney, C.-A., commission du pilotage, (mot. pour doc.) 1910.
Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3019 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril.—*Suite.*
Thessalon : receveur de la poste, le loyer des tiroirs lui appartient-il ? date de son dernier rapport, (int.) 2798.

Boyer, Gustave, *Vaudreuil.*
Canaux: éclusiers, réglementation de leurs salaires, (int.) 4817.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4108 et suiv.
Rivière Ottawa : bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-Anne de Bellevue, (int.) 1423.
Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (int.) 1027.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (mot.) débat, 1448 et suiv.
Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (int.) 1139.

Bristol, Edmund, *Toronto-centre.*
Chambre des communes, ventilation, (observ.), débat, 7563 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6251 et suiv., 7278.
Cour suprême : renvoi de questions à cette cour par l'Exécutif, (int.) 1735; cour suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 3596 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 11, 6469 et suiv., 6506 ; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7417, 7421; amendement Martin à l'article 5, 7445 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7107 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, 7339 et suiv.
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4329 et suiv.

Broder, Andrew, *Dundas.*
Chamberlain, Dr T. F., emploi, (int.) 5126.
Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 853 et suiv ; bill (n° 62), idem, en comité, 2655 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 4, 5908.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1317 et suiv.
Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (mot.) 446, mise aux voix et rejetée, 451.

Brodeur, hon. Louis-Philippe, *Rouville.*
Accise, (sub.) : appointements, 1603 et suiv.
Ajournement : (mot.) 3890.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614 et suiv.
Baie Georgienne : station biologique, laboratoire, (sub.) 3801.
Baleiniers : droit de $50 pour chacun, (motion pour comité sur projet de résolution) 6245; en comité, 6894 ; pêcheries, bill (n° 223), (droit de $50), y relatif. 1re l., 6895 ; 2e l. et comité, 7047 ; 3e l., 7049.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*
Baril, Alfred, emploi à Sorel, (rép. à int. Léonard, 865.
Bateaux: pêcheurs des Etats-Unis, allocation aux percepteurs des douanes sur émisison de permis de pêche à ces bateaux, (sub.) 3803.
Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 2e l., 1188 ; inspection (sub.) 3781.
Bouées : installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (rép. à int. Piché) 2795 ; fabriquées à l'étranger, (rép. à int. Foster) 3495 ; entretien et réparations des bouées, (sub.) 3710 et suiv.
Bouées à gaz: paiements à Thomas L. Wilson, (rép. à int. Foster) 794; nombre et coût, (rép. à int. Taylor) 1016; explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Brooks, F. L. et Cie, paiement fait à cette maison, (rép. à int. Foster) 1143, (rép. à int. Northrup) 3499.
Canaux: éclairage, (rép. à mots. Sproule et Foster pour doc.) 6725 et suiv.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi, relative à leurs certificats, 2e l., 479 et suiv.; comité, 485 et suiv., 872 et suiv.; 1033; (mot. pour renvoi à comité spécial) 1033.
Carbure: achat, (rép. à int. Foster) 1020, 1139.
Château-Richer: quayages depuis 1904, (rép. à int. Ames) 4821.
Chemins de fer: bill (n° 17) modifiant la loi de 1903, 2e l., 918.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (débat sur observ. Kemp) 3897.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5834.
Comptes publics, comité, malentendu au sujet de la convocation d'une réunion, (rép. à observ. Foster) 6993.
Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 1015.
Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, (rép. à int. Crocket) 1923.
Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2085.
Demers, Joseph: réclamation, (rép. à int. Boyce) 788.
Dickenson's-Landing: phare, coût, (rép. à int. Taylor) 1015.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7480; sur mot. Aylesworth pour 3e lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendements du Sénat, 7910 et suiv.
Doré: pêche dans le lac Huron, saison interdite, (rép. à int. Gunn) 2095.
Dragueurs: de MM. Daly et Hanman, usage, rép. à int. Taylor) 787; dragueurs sous la direction de l'ingénieur Cowie, (rép. à int. Lancaster) 4262; nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776; dragueur "Galveston," dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.
Dragueur "Galveston": achat par le Gouvernement, (rép. à int. Barker) 2517; achat, (sub.) 2995, 2998.
Ecole de marine, création, (rép. à int. Piché) 2797.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*
Fleuve Saint-Laurent: éclairage, coût, (rép. à int. Taylor) 1191, 1625; chenal des navires, (sub.) 2966; profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (rép. à int. Gervais) 4910.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4114 et suiv.; (motion pour renvoi du bill (n° 116) à cette fin, au comité d'agriculture) 4124.
Fonte: livrée à Sorel pour le département de la Marine et des Pêcheries, paiements, (rép. à int. Bergeron) 5129.
Found, W. A., observateur météorologique, allocation, (sub.) 3778.
Fraser, B. H. et J. F., emploi, (rép. à int. Foster) 1022.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—bateau-patrouille dans la baie d'Hudson, (sub.) 4981.
Gallant, W. A., emploi, (rép. à int. Ganong) 1144.
Gaz et lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2677.
Goodall, J. A., permis de pêche à lui accordé, (rép. à int. Boyce) 6245.
Goose-Harbour : pose de bouées, (rép. à int. Lefurgey) 3838.
Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (rép. à int. Bennett) 594; (rép. à int. Boyce) 788.
Homarderies, (sub.) 3793.
Hôpitaux de marine : réparations, soin des matelots, (sub.) 3779.
Houille : achat de la Cie Allan, (rép. à int. Ingram) 4355.
Huile : achat, (rép. à int. Foster) 1021.
Ile-aux-Perdrix, aqueduc, (sub.) 5013.
Ile du Prince-Edouard : navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (rép. à int. Hughes) 334, (rép. à int. McLean) 348 ; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (rép. à int. Martin) 866 ; navigation d'hiver, (rép. à observ. Martin) 1005.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, M. de Cœli, agent en Belgique, (sub.) 1692.
Lac Saint-François, îles ; combien, à qui? etc., (rép. à int. Bergeron) 7854.
Lac Saint-Louis : levés hydrographiques ; quand seront-ils terminés? (rép. à int. Piché) 342.
Lac Cecebe : phare, construction, paiements aux ouvriers, (rép. à int. Bennett) 1735.
Lac des Deux-Montagnes : levés hydrographiques ; le Gouvernement se propose-t-il d'en faire faire sur ce lac ? Quand et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail? (rép. à int. Piché) 342.
Lac Winnipeg, service d'un steamer, construction de ce steamer, (sub.) 7779, 7815.
Levés hydrographiques, (sub.) 3778.
Louisbourg : hôpital de marine, construction, coût, garde, etc., (rép. à int. Daniel) 1917, 2090.
Maisonneuve, élection partielle, (rép. à observ. Monk)2274 et suiv.
Marine marchande du Canada ; (rép. à observ. Lewis) 1247 et suiv.; rapport annuel, dépôt) 5118.
Marine norvégienne, concurrence, article du "Record," de Sydney, (rép. à observ. Black) 4190 et suiv.
Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384 et suiv.; rap-

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

port annuel, (dépôt) 503 ; agence de Montréal, employés, local, etc. (rép. à int. McLean) 1141 ; rapport annuel, dépôt, (rép. à int. Borden) 1306 ; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.

Matelots : naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781 ; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (rép. à int. Borden) 5117.

Merwin, George T., paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 793 ; (rép. à int. Northrup) 3499.

Miscouche, I.P.-E., batture, bouées, (rép. à int. Lefurgey) 601.

Montmagny : traitement de Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, (rép. à int. Paquet) 4820.

Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1725 ; 2e l. et comité, 2251 ; comité, 2267, 2693, 2709 ; 3e l., 2732 ; commission du port, honoraires de présence à chaque membre et ex-membre, (rép. à int. Daniel) 1730 ; recettes et dépenses du port, (rép. à int. Sinclair) 2801 ; commission du port, avances de certaines sommes d'argent à ladite commission, (mot. pour comité sur projet de résolution) 5753 ; en comité, 6893 ; projet lu et adopté, 6894 ; bill (n° 222) à cette fin, 1ère l., 6894 ; 2e l. et comité, 7039 ; 3e l., 7047.

Naufrages : sur la côte du Pacifique, (rép. à int. Smith) 350 ; accidents et naufrages sur le fleuve Saint-Laurent, (rép. à int. Bergeron) 605, 795, 1007, 1135 ; enquête, (sub.) 4981.

Navigation : dans le détroit de Northumberland, (rép. à int. Hughes) 1305 ; dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1529, 1537 et suiv.; feux pour la navigation, par qui fournis ? (rép. à int. Bennett) 4818 ; aide, (sub.) 7800.

Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant loi y relative, 2e l. et comité, 1189 ; 3e l., 1252 ; comité, 3e l., 4124 et suiv.

Navires de l'Etat : approvisionnements, dépenses, (rép. à int. Foster) 1015; service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029, 1045.

Noble, W. H., emploi, (rép. à int. Foster) 1022.

Observatoire magnétique, (sub.) 3777.

Palmer's-Point, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (rép. à int. Fowler) 6244.

Pêche : à la claie, dans le comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (rép. int. Ganong) 1619 ; permis accordés dans le comté de Queen, (rép. à int. Lefurgey) 4264.

Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3785, 3801 ; service de protection des pêcheries, 3796, 3802 ; exposition des pêcheries du Canada, 3799 ; primes de pêche, distribution, 3800 ; usines pour réduction du chien de mer, 3800, 3803 ; école de salaison de poisson, 3801 ; juridiction, (rép. à int. Lefurgey) 794 ; bill (n° 223), (taxe de $50 sur les baleiniers), 1ère l., 6895 ; 2e l. et com., 7047 ; 3e l., 7049.

Phares : phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (rép. à int. Taylor) 603 ; phares : construction et coût, (rép. à int. Foster) 1022 ; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3676 et suiv.; entretien et réparations de phares et bateaux-phares, (sub.) 3710 et suiv., 3899 et suiv., 4981-4982; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4901 et suiv., 5030 et suiv., 5071 et suiv.

Pilotage : commission du, rétribution de leurs services, (rép. à int. Borden) 794 ; bill (n° 219) modifiant la loi relative au pilotage, 1ère l., 6718 ; commission d'enquête, Sydney-nord, (rép. à mot. Boyce pour doc.) 6995 et suiv.

Piscifactures, (sub.) : 3793, 3803.

Prescott : phare du moulin à vent, coût, (rép. à int. Taylor) 1015.

Quais permanents, dans le lac Saint-Pierre et ailleurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.

Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 231 ; levée Louise, subvention pour compléter travaux, (mot. pour comité) 3593 ; prêt de $150,000 à la commission du port, (projet de résolution) 4023 et suiv.; bill (n° 174) à cette fin, 1ère et 2e l., et comité, 4031 ; comité, 4920 ; 3e l., 4928 ; pilotes, examen, (rép. à int. Ames) 4068.

Revenu de l'Intérieur, ministère, rapport annuel, 1ère et 2e parties, (dépôt) 232 ; appointements et dépenses, (sub.) 380 et suiv.

Rivière-des-Français, phare, construction, (rép. à int. Bennett) 1923.

Rivière Magnetawan, phare, construction, (rép. à int. Bennett) 6986 et suiv.

Rivière Ottawa : bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-Anne-de-Bellevue, (rép. à int. Boyer) 1423.

Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (rép. à int. Fowler) 4263.

Saint-Anicet : quai, réparations, gardien, (rép. à int. Walsh) 1619.

Sault Sainte-Marie : dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (rép. à int. Boyce) 3592.

Service météorologique, (sub.) 3778.

Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801, 7811 et suiv.

Sifflets de brume : inspection, (sub.) 3784.

Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 793.

Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1460 et suiv.

Souris: séchoir à poissons, construction, employés, etc., (rép. à int. McLean) 1424.

Steamer "Arctic" : approvisionnement, dépenses, (rép. à int. Foster) 1014 ; enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3754 et suiv.; (débat sur mot. MacLean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6587 et suiv., 6695 et suiv.

Steamer "Kestrel", tonnage, emploi, coût, (rép. à int. Foster) 1021.

Steamer "King Edward", (rép. à int. MacLean) 4904.

Steamer "Maisonneuve" : emploi, équipage, coût, dépenses, (rép. à int. Northrup) 1620.

Steamer "Neptune", réparations, (sub.) 5013.

Steamer "Rembrandt", charbonnier, perte enquête à ce sujet, (rép. à int. Laurence) 1914.

Brodeur, hon. Louis-Philippe—*Suite.*

Steamer "Seagull", achat, (rép. à int. Bennett) 1005.

Steamer brise-glace dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7774.

Steamers et brise-glaces de l'Etat y compris l'"Arctic", (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv., 3899 et suiv., 4031 et suiv., 4193 et suiv., 4872 et suiv., 4928 et suiv.

Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2328.

Syney, N.-E., bill (n° 74) concernant le port de, 1ère l,, 1002; 2e l., comité et 3e l., 2251.

Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2679 et suiv.

Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1612 et suiv.

Télégraphie Marconi : service à travers l'Atlantique, (rép. à int. Maclean) 334 ; stations, installation et entretien, (rép. à int. Foster) 792 ; stations à Cap-Race et Cap-Ray, (sub.) 7777.

Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3018 et suiv.

Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (rép. à int. Stockton) 2333.

Williard, René A., transfert et appointements, (sub.) 5013-14 ; appointements, (sub.) 7774.

Young, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1re l., 680 ; 2e l., comité et 3e l., 2251.

Bruneau, Arthur Aime, *Richelieu.*

Compagnie d'assurance de Rimouski, contre le feu, bill (n° 88), (motion pour adoption) 5062.

Bureau, Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*

Association dite "North-West Commercial Travelers' Association of Canada", bill (n° 212) la constituant en corporation, 1re l., 6143 ; 2e l., 6893 ; comité et 3e l., 7472.

Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4987 et suiv.

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6264 et suiv., 7279.

Chemin de fer Québec-Midland, bill (n° 23) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1345; 3e l., 1346.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés conclus avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2073 et suiv.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 859; 2e l., 1007; comité et 3e l., 3834.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, 6838 et suiv., amendement, 6838, 6839. rejeté, 6840; article 3, amendement Béland, 6841; 3e l., amendement Ross, 7407 et suiv; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7494 et suiv.

Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1383 et suiv.

Bureau, Jacques—*Suite.*

Fruits; bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2619.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 4051, 4303, 4496, 6147, 6159 et suiv.; (mot. pour 3e l.,) 6489; amendement Maclean, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494; 3e l., 6495.

Burrows, Theodore Arthur, *Dauphin.*

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5818 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) y relatif, en comité, 5678 et suiv.

Terres fédérales: administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête 4719 et suiv.

Caldwell, Thomas Boyd, *Lanark-nord.*

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6307 et suiv.

Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3874 et suiv.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*

Allen, James, bill (n° 192) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Banque Coloniale du Canada, bill (n° 188) la constituant en corporation, 1ère l., 4914; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.

Banque dite "Farmers' Bank of Canada," bill (n° 127) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; 3e l., 3316.

Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892.

Bulmer, Nettie N., bill (n° 218) pour lui faire droit, 1ère et 2e l., 6862; 3e l., 7193.

Chambre des communes: règlements, étude, 7829.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 22) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.

Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 130) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6188.

Chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, bill (n° 25) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 3766.

Chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, bill (n° 133) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4051.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 126) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3264.

Compagnie d'éclairage et de force motrice de Puebla, bill (n° 128) changeant son nom en celui de compagnie des tramways, d'éclairage et de force motrice de Puebla, 1ère l., 1800 ; 2e l., 2128 ; 3e l., 2733.

Compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices, bill (n° 95) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733.

Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) ayant pour objet de changer son nom en celui de "Mexican Tramway and Electric Company," 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2733; 3e l., 2735.

Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) y relatif, 1ère l., 3140 ; 2e l., 3324 ;

Calvert, William Samuel.—*Suite.*
comité et 3e l., 6188 ; amendement du Sénat, 2e l., 7473, adoption, 7575-76.
Compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et Erié, bill (n° 21) y relatif 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 3834.
Compagnie de tramways, d'éclairage et de forces motrices de Rio-de-Janeiro, bill (n° 94) y relatif, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2733.

Campbell, Archibald, *York-centre, O.*
Banque dit " Chartered Bank " de Londres et du Canada, bill (n° 204) la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893; comité et 3e l., 6892.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6263 et suiv., 6389 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, comité, (mot. pour siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
Chemin de fer de la baie James, bill (n° 184) concernant la compagnie du, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 5634.
Chemin de fer Schomberg-Aurora, bill (n° 102) concernant la compagnie du, 1ère l., 1517 ; 2e l., 1767.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1181 et suiv., 1344 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 3265.
Compagnie d'assurance du Canada contre les accidents en général, bill (n° 203), la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893 ; comité et 3e l., 6892.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5833, 6103 et suiv.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, bill (n° 120), en comité, 5535.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4656 et suiv.
Compagnie du typewriter Underwood, bill (n° 123) concernant brevet (n° 69140) de la, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), 3e l., 7391 et suiv.
Edmunds, Henry, bill (n° 69) concernant certains brevets de, 1ère l., 921 ; 2e l., 1346 ; 3e l., 2267.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3881 et suiv.
Grains, inspection, (sub.) 7755 et suiv.
Gray, Franklin Montgomery, bill (n° 122) concernant certain brevet de, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848 ; comité, 5065 ; 3e l., 5069.
Houk, Henry Luther, bill (n° 51) concernant un brevet à lui, 1ère l., 680 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3264.
McIntosh, Eileen Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5071; (mot. Northrup) 5574 ; comité, 6190 ; 3e l., 6208.
Marine et Pêcheries : agences, (sub.) 3707.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité, 5070, 5582 ; 3e l., 5595.
Poids et mesures, bill (n° 14) modifiant loi y relative, 1ère l., 174 ; 2e l., 905 ; renvoi au comité d'agriculture et de colonisation, 914; en comité, 2130 ; 3e l., 3047, 3050.

Campbell, Archibald.—*Suite.*
Preston, Mary Emeline, bill (n° 168) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité et 3e l., 5070.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7116 et suiv.
Spencer, Muriel Violet, bill (n° 208 pour lui faire droit, 2e l., 5893 ; comité et 3e l., 6232.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l " Arctic ", (sub.) 4240 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4055 et suiv.

Carney, Michael, *Halifax.*
Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5174.

Carrier, Louis A., *Lévis.*
Lévis : bassin de radoub trop petit, (int.) 4818

Carvell, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1038.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5622, 6110 et suiv., 6176 et suiv., amendement, 6114, mis aux voix et adopté, 6187.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, 1ère l., 1299 ; 2e l., 1623 ; comité, 2735, 2773 ; 3e l., 2779.
Chemin de fer Transcontinental National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1496 et suiv.
Code pénal de 1902, bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, 1ère l., 6143 ; 2e l., comité et 3e l., 7877-81.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3829 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5859 et suiv.; article 9, 6443 et suiv.; article 11, 6460, 6536 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1332 et suiv.
Marine et pêcheries, agences, (sub.) 3706.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4614 et suiv.
Représentation de chaque province au Parlement, (débat sur mot Hughes) 1167.
Steamer " Arctic ". enquête sur son voyage, (débat sur mot. MacLean pour adop. du 2e rapport du comité d'enquête) 6574 et suiv.. 6615 et suiv.

Cash, E. L., *Mackenzie.*
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6103.

Chisholm, Thomas, *Huron-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 28.
Annuaire statistique, (sub.) 2751.
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7564 ; éclairage et acoustique, idem, 7564.
Chemin de fer Transcontinental National, état des travaux de construction, (int.) 4003.

Chisholm, Thomas.—*Suite.*

Commission des chemins de fer : démission de M. J. E. Duval, inspecteur des accidents. (int.) 2799.
Congrès universel postal : représentant à Rome, (int.) 2799.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité. 5874 et suiv; article 2, 6750 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest. (débat sur observ. Borden) 1322.
Immigration : agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1404 et suiv.
Indiens : de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1120.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur motion Belcourt) 1750.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1949 et suiv.
Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3262, 3265 et suiv.; homesteads dans les T.N.-O., irrégularités, (observ.) 1409.
Viande en conserves : importée au Canada, (int.) 5127.

Chisholm, William, *Antigonish.*

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 3, paragraphe "j", amendement Hughes, 5874 et suiv.
Glace-Bay, port, quai de Georgeville, (sub.), renvoi du surveillant Macpherson, 6969 et suiv.
Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5069.
Steamers et brise-glace de l'Etat, y compris "l'Arctic", etc., (sub.) 4888 et suiv.

Cinq-Mars, Joseph-Ernest-Eugene, *journaliste.*

Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, (observations et explications) 5425 et suiv.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*

Phares, construction, et aides à la navigation, approvisionnement de carbure, (sub.) 5086.

Clarke, Alfred H., *Essex-sud.*

Cabotage : mot. modifiant loi y relative) 609.
Chemin de fer terminal d'Essex, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1re l., 1300 ; 2e l., 1624 ; 3e l., 2128.
Chemin de fer de Windsor à Chatham et à London, bill (n° 146) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5360.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake-Shore-Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 1re l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité, 5356-57 et suiv.; comité et 3e l., 5535.
Compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1re l., 1300 ; 2e l., 1624.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3817 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité; article 16, 6541 et suiv., amendement, 6543, adopté, 6543 ; sous-amendement Guthrie à amendement Monk, sur l'article 3, 7454 et suiv.
Intercolonial, (sub), emploi des noirs, (sur observ. Clements) 7716 et suiv.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1818 et suiv.
Tarif : comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5026 et suiv.

Clements, Herbert S., *Kent-ouest.*

Agriculture : importation et exportation de produits agricoles, (mot. pour doc.) 2099.
Clôture en fil métallique sur la ligne-frontière, construction, (int.) 1735.
Creek McLaren : chaussée, (int.) 609.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1321.
Fil métallique à clôture : importé, inspection, (int.) 181.
Ile Pelée : câble, immersion, frais, (int.) 607.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, salaires des employés, (mot. pour doc.) 3025.
Intercolonial : emploi des noirs, (observ.) 7715 et suiv.
Leamington : bureau de poste, (int.) 607.
"Military Gazette", publication, (int.) 601.
Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte relatif, en comité, 7838 et suiv.
Porcs : peste porcine, quarantaine dans township de Kent, (int.) 178 ; (mot. pour doc.) 671.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 550 et suiv.; divers, 569 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7007 et suiv.
Rivière Thames : exploration, (int.) 180 ; dragage, (int.) 181 ; travaux pour empêcher débordement, (mot. pour doc.) 801 ; quais à l'embouchure de cette rivière, (sub.) 7186.
Rondeau, port, améliorations, (sub.) 7186.
Silverwater, quai, (sub.) 7188 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7605 et suiv.
Tabac: brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (int.) 181.
Tarif: tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1936 et suiv.; comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien, quant aux produits agricoles, (observ.), débat, 5015 et suiv.
Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (int.) 180.

Cochrane, Edward, *Northumberland-est, O.*

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 7270.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 514 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5158.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7750.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5044 et suiv.

Cockshutt, William F., *Brantford.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 100.

Cockshutt, William F. —*Suite.*

Brantford, revenu postal et douanier, (int.) 351; bureau de poste, salaires et gages, (int.) 352; droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (int.) 589.
Budget: exposé budgétaire, débat, 3986 et suiv.
Canadian Bible Society, Auxiliary to the British and Foreign Bible Society, bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2733.
Commission géologique: appointements, (sub.) 426 et suiv.
Chutes Niagara : conservation, pétition à cette fin, (int.) 1140.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 4, 5921 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 511, inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 528 et suiv.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., règlementation, bill (n° 145) à cette fin, 3174 et suiv.; comité, 4139 et suiv.
Indiens, (sub.): frais de justice, 755; Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1123.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 705 et suiv.
Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 314 et suiv.
Johnson, M., mise la retraite et remplacement, (int.) 4069.
Lewis, Jameison Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2898 et suiv.
Magazines: frais de port, augmentation, (int.) 2334, 2893.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 913 et suiv.

Conmee, James, *Baie du Tonnerre et Rivière La Pluie.*

Chemins de fer: bill (n° 152) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 2512; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6247 et suiv., 7276 et suiv.; amendements du Sénat, 7786; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6305 et suiv., 6345 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6214 et suiv.; 6864 et suiv.
Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company," bill (n° 91) la constituant en corporation, en comité, 2556 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5769 et suiv., 5835, 5837 et suiv., amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 5880, rejeté, 5884; 5914 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 11, 6471 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6783 et suiv.; 6810 et suiv, amendement, 6811; article 3, paragraphe "r", 6825; amendement, 6825, adopté, 6825; article 3, paragraphe "s", 6826; article 4, 6847; 3e l., amendement Ross, 7407; amendement Ross à article 4, 7431 et suiv.; amendement Monk à article 3, 7452; sous-amend. Guthrie, 7453 et suiv.; amend. Galliher à art. 3, 7457; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.; amendements du Sénat, 7887 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1351 et suiv.

Conmee, James —*Suite.*

Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (mot.) 3844 et suiv., 3882 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.), 3911 et suiv.

Copp, Albert J. S., *Digby.*

Archives, (sub.) : 7585, services de M. Doughty, 7585.
Steamers, (sub.) : entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7795 et suiv.

Costigan, hon. John, *Victoria, N.-B.*

Chemin de fer Transcontinental National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1768 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 3138.

Crawford, John, *Portage-la-Prairie.*

Chemin de fer de Prince-Albert et de la Saskatchewan du Nord, bill (n° 221) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6862, 2e l., 6893 ; en comité et 3e l., 7472.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, 1ère l., (motion) 6718.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, 1ère l., 1034 ; 2e l., 1346 ; en comité, 5595 et suiv., 5821 et suiv., 6100 et suiv., 6175 et suiv., amendement Carvell, 6114, mis aux voix et adopté, 6187 ; en comité, 6232 ; 3e l., 6788 ; comité et 3e l., 6892.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2146 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3657 et suiv.
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4683 et suiv.

Crocket, Oswald S., *York, N.-B.*

Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (int.) 1025.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. pour doc.) 210; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, (int.) 433, 792 ; entre Québec et Moncton, (int. 434, 729, (mot. pour doc.), débat, 1471 et suiv., 1768 et suiv.; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 et suiv.
Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, (int.) 1923, (mot. pour doc.) 1927.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 519.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134 et suiv.
Frédéricton, N.-B., dépôt de cavalerie, (int.) 192.
Indiens, (sub.) : frais de justice, 758 et suiv.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*

Accise, (sub.) : appointements, 1065.
Canso, service médical, (int.) 442.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 27) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 495 et suiv.

Daniel, John W.—*Suite.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2631.
Chemins de fer et Canaux, (sub.) : appointements, 5138.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1787 et suiv. ; (sub.), étude du tracé et construction, 5243 et suiv.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6183 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5763 et suiv.; 5792, 5803, 5853 et suiv.; article 11, 6519 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6736 et suiv.; amendements du Sénat, 7882 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 509 et suiv.
Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5377 et suiv., 5544 et suiv.; agences, (sub.) 5647 et suiv.
Intercolonial: pensions aux employés, (int.) 790; (sub.): pour renforcer ponts, 5146 et suiv.; améliorations à Halifax, 5196 et suiv.; matériel roulant, 5202 et suiv.
Intérieur: ministère, (sub.) 377.
Louisbourg: hôpital de marine, construction, coût, garde, etc.; (int.) 1917, 2087.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726; honoraires de présence payés à chaque membre et exmembre, (int.) 1730; commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2721.
Pénitenciers, bill (n° 176), en comité, 5533.
Phares: construction et aides à la navigation, (sub.) 5074 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: ministère, (sub.) 382.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (int.) 443; service postal, amélioration, (int.) 7913.
Skeffington, M., détective, renvoi, (int.) 189.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris " l'Arctic," (sub.) 4896 et suiv.
Steamer " Grosse Isle ", (sub.) 2766 et suiv.,
Système métrique, (sub.): achat d'étalons, 2673 et suiv.
13e dragons écossais, démission du commandant Smart, (observ.) 5498.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompenses, (débat sur mot. Monk) 652 et suiv.

Demers, Louis Philippe, *Saint-Jean et Iberville.*
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) en comité, 1185 et suiv.
Chemin de fer de Québec à Montréal et au Sud, bill (n° 72) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, en comité, 1180 et suiv.
Compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4865.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3771 et suiv., 3816 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5799 et suiv.; article 11, 6525 et suiv.; article 2, 6765 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7485; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7515, 7521, 7543 et suiv.

Demers, Louis Philippe—*Suite.*
Explication de nature personnelle par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, (observ.) 5420.
Marine norvégienne: concurrence, (rép. à observ. Black) 4192.
Steamer " Arctic ", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adoption du rapport du comité d'enquête) 6576 et suiv.

Derbyshire, Daniel, *Brockville.*
Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5002 et suiv.
Chemins de fer : subventions, (en comité) sur projet de résolution) 6329.
Chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent, bill (n° 151) concernant la compagnie du, 1ère l., 2512; 2e l., 2791; comité et 3e l., 3524.
Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes, dépenses, etc., (débat sur observ. Taylor) 2388 et suiv.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716 et suiv.
Ogden, William Edward, bill (n° 210) pour lui faire droit, 1ère l., 6143; 2e l., 6232; comité et 3e l., 6892.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3050.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub): 3904 et suiv.; 4932 et suiv., 4977.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1967 et suiv.

Devlin, Emmanuel B., *Wright.*
Chemin de fer de la rive Sud et du Sud de Québec, bill (n° 118) concernant les compagnies du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5769; article 11, 6479 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.
Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3226 et suiv.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3392 et suiv.

Dubeau, Joseph Adelard, *Joliette.*
Chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 113) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; 3e l., 2733.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5833.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7629 et suiv.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2626.

Dyment, Albert Edward, *Algoma-est.*
Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, (mot.) 1629.
Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 125) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
Compagnie dite " Minnesota-Canadian Bridge Company ", bill (n° 91), 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2128, 2557, 2563 et suiv., 3264; 3e l., 3264.

Dyment, Albert Edward —*Suite.*
Indiens : bill (n° 194) modifiant la loi relative aux Indiens, en comité, 5562 et suiv.

Elson, Peter, *Middlesex-est.*
Chemins de fer, bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, amendements du Sénat, 7858 et suiv.
Drapeau : à mi-mât dans l'Ontario, (int.) 4004; non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (observ.) 7384 et suiv., (int.) 7668.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1321.
Ficelle d'engerbage : fabrication au pénitencier de Kingston, (int.) 2098.
London: bureau de poste, améliorations, coût. (int.) 2098; nouvelle salle militaire, coût, (int.) 2098.
O'Gorman, John, emploi, (int.) 1138.
Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, 3e l., 7871 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7616 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 4976 et suiv.
Thorndale, bureau de poste, (int.) 1023, (mot. pour doc.) 1033.
Wiley, Daniel, emploi, (int.) 1020.

Emmerson, Hon. Henry R., *Westmoreland.*
Canal de Carillon, (sub.) : barrages, 5204.
Canal de Cornwall : halage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (rép. à int. Lancaster) 790; (sub.): améliorations, 5492.
Canal des Galops, section Cardinal, coût estimatif, (rép. à int. Staples) 1024 ; (sub.) : pour arrêter une fuite dans la berge, 5205.
Canal de Grenville, sub.), barrages, 5204.
Canal de Lachine, (sub.) : reconstruction de murs inclinés, 5204 ; réparations, 5492 ; personnel, 7695 ; indemnité à W. Mitchell, blessé, 7711 ; installation électrique, 7722.
Canal Murray : jetée de bois à l'entrée, soumissions, (rép. à int. Walsh) 7123.
Canal de Newmarket : projeté, études, estimation du coût, (rép. à int. Lennox) 1619.
Canal de la Pointe-Farran : matériel d'éclairage au gaz acétylène, installation, dépenses, (rép. à int. Reid) 1735, 4138.
Canal Rideau : enlèvement des entrepôts, côté ouest, (rép. à int. Blain) 4815 ; affermage de force hydraulique, (rép. à int. Taylor) 3838 ; construction de trois ponts tournants, (sub.) 5302.
Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.) : construction, 5293, 5491; abri pour éclusiers, 7717.
Canal de Soulanges, (sub.) : construction, 5491; éclairage et force électriques, 5492; chauffage, éclairage, etc., 7722.
Canal de la Trent : enquête, (rép. à int. Hughes) 195, travaux, (rép. à int. Porter) 209 ; explorations, (rép. à int. Ward) 466 ; eaux tributaires, attributions, (rép. à int. Hughes) 864 ; profondeur du canal, (rép. à int. McColl) 866 ; creusage, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 1635 ; surintendant, qui est-il? (rép. à int. Hughes) 1915 ; écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 3335 et suiv.; (sub.): construction, 5294; améliorations sur rivière Holland, 5295 ; améliorations, 5300 ; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (rép. à int. Hughes) 1430 ; barrages construits par gouvernement d'Ontario sur cours d'eau alimentant canal de la Trent, prise en possession par le département des Chemins de fer, (dépôt de doc.) 1629; achat d'un remorqueur, 5494; personnel, 7710; réparations, 7710.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 ; creusage, 5492 ; indemnité à D. W. Parr, rendu incapable de travailler, 7711.
Canal de Williamsburg, dépenses, (rép. à int. Reid) 1016 ; (sub.) : appareil à lever les portes, 5492.
Canaux : éclusiers, réglementation de leurs salaires, (rép. à int. Boyer) 4817.
Canaux de la province de Québec, (sub.) : nouveau tonnage, devis, plans, etc., 5204 ; construction de deux allèges, 5204.
Chambre des communes : règlements, étude, 7833 et suiv.
Charlottetown : gare, construction, soumissions à ce sujet, etc., (rép. à int. McLean) 2335.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 770 ; 2e l., et comité, 1637 ; comité, 2629, 4170, 6245 et suiv., 6349 et suiv., 7262 et suiv.; amendements du Sénat, 7786, 7857 et suiv.; mis aux voix et adoptés, 7863-64 ; bill (n° 9), idem, 2e l., 815 et suiv., bill (n° 8), idem, 2e l., 884 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité) 890 ; nomination du comité, (mot.) 921 ; bill (n° 17), idem, nomination du comité, (mot.) 921 : statistique des chemins de fer, rapport, (dépôt) 2142 ; subventions aux, (rép. à int. Macdonell) 2798 ; études et inspections, (sub.) 5302 et suiv.; accidents, inspecteur des, (rép. à int. Pringle) 6244 ; loi des, à quelles compagnies applicable, (rép. à int. Maclean) 4066 ; quand bill modifiant loi des chemins de fer sera-t-il présenté par l'honorable M. Emmerson? (rép. à int. Bergeron) 4138; subventions aux chemins de fer, (motion pour comité sur projet de résolution) 6279, 6290; en comité, 6299 et suiv.; 6335 et suiv.; projet de résolution lu 1ère et 2e fois, et adopté, 6349 ; bill (n° 214) autorisant l'octroi de subventions à certains chemins de fer y mentionnés) 1ère l., 6349 ; 2e l. et comité, 7022 ; 3e l. 7034, 7039.
Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company", (rép. à int. Barker) 178; (rép. à mot. Barker pour doc.) 870.
Chemins de fer et Canaux, (sub.): appointements, 5136 et suiv.; frais de litiges, 5308; rapport, (dépôt) 128 ; documents, (rép. à mot. Martin pour doc.) 1420 ; perception du revenu, (sub.) 5476-77 et suiv.
Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort-George, amendements du Sénat, (adoption) 5536 et suiv.
Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (rép. à int. Crocket) 1025.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2319 et suiv; embranchements, bill (n° 75) en comité, 5602 et suiv., 5821 et suiv., 6101 et suiv., et suiv., 6232 et suiv.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) en comité, 1187.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Chemin de fer Pacifique-Atlantique: a-t-il été déclaré d'utilité générale ? (rép. à int. Boyce) 863; bill (n° 173), en comité, 6224 et suiv.

Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2773 et suiv.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) en comité, 4498 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National : rapport de la commission du, (dépôt) 128; achat des vivres, (rép. à int. Macdonell) 1193; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 et suiv.; tracé dans le Nouveau-Brunswick, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 210; tracé entre Winnipeg et Québec, et Québec et Moncton, (rép. à int. Crocket) 792, (mot. Crocket pour doc.), débat, 1472 et suiv.; construction, de Québec vers l'ouest et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme ? (rép. à int. Morin) 1803; état des travaux de construction, (rép. à int. Chisholm) 4003.

Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2780.

Chenal du nord, (sub.), barrage, 5286; creusage et barrage, (sub.) 5491.

Commission des chemins de fer: démission de M. J. E. Duval, inspecteur des accidents, (rép. à int. Chisholm) 2799; frais de la commission, (sub.) 7724.

Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company," bill (n° 91) la constituant en corporation, comité, 2562 et suiv.

Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke, de Hillcrest, bill (n° 157), en comité, 4507 et suiv.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7195 et suiv., 7466 et suiv.

Compagnie dite "New Brunswick Petroleum Company,": députés y intéressés, (rép. à int. Barker) 1012; achat d'huile sous la présidence de l'hon. M. Emmerson, soumissions, rép. à int. Fowler) 1428 ; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (rép. à int. Barker) 1727.

Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William, en comité, 5535 et suiv.

Compagnie Woods: paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 466, (rép. à int. Foster) 1013.

Détroit de Seymour, étude, (rép. à int. Sloan) 5455.

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5878 et suiv.; article 11, 6523 et suiv.

Documents: (rép. à mots. Borden et Martin pour doc.) 1419, 1420; dépôt, retard, (rép. à int. Lefurgey) 2391.

Esquimault: défense, (rép. à int. Hughes) 189.

Explication de nature personnelle: entrefilet du "Globe", de Toronto, 3232.

Floyd, C. et S., tués dans un accident, gratification à leur père, (sub.) 7695.

Fredericton, N.-B., dépôt de cavalerie, (rép. à int. Crocket) 192.

Godin, Dr A., dommage à sa propriété, réclamation, (rép. à int. Monk) 6244.

Grand chemin de fer du Nord: subvention demandé au Gouvernement. (rép. à int. Boyce) 2140.

Halifax: défense, (rép. à int. Hughes) 190.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Houille: arrivant par le canal de Lachine, droit, (rép. à int. Monk) 7261.

Ile du Poisson-Blanc : expropriation, etc., (rép. à int. Boyce) 863.

Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, réclamation Haney, (rép. à int. Lefurgey) 1616 ; service des convois, (rép à int. Lefurgey) 1617 ; expropriation de terrains, enquête, rapport du commissaire, M. Weeks, (rép. à int. McLean) 1920 ; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (rép. à int. Martin) 1922; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 2611, (rép. à mot. Clements pour doc.) 3025 ; reconstruction des ateliers, (rép. à int. Lefurgey) 2799 ; dommages résultant d'expropriation, (rép. à mot. McLean pour doc.) 2895 ; embranchement de Stanley-Bridge, (rép. à mot. Martin pour doc.) 3402 ; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.) : 5204 ; améliorations à Charlottetown, 5277 ; soumission pour vente des journaux à la gare de Charlottetown, (rép. à int. Lefurgey) 6417 ; chemin de fer de l'I.P.-E., excédent des recettes sur les dépenses, (observ.) 7693.

Intercolonial : situation financière, (observ.), débat, 130 et suiv.; huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Barker) 177 ; nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (rép. à int. Morin) 223 ; trafic-marchandises, trafic, (rép. à int. Sinclair) 466 ; transport de la houille, (rép. à int. Gauvreau) 472 ; travaux, soumissions, (rép. à int. Gauvreau) 789 ; pensions aux employés, (rép. à int. Daniel) 790 ; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905 ? (rép. à int. Barker) 1010; accident de Belmont, enquête et réclamations, (rép. à int. Laurence) 1027 ; gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (rép. à int. Lapointe) 1028 ; vols par employés, (rép. à int. Fowler) 1030 ; nouveau ateliers, changement d'emplacement, (rép. à int. Fowler) 1427 ; établissement de dépôts de houille, achat de terrains, (rép. à int. Barker) 1919 ; voie de garage de Denning à Pugwash, (rép. à int. Barker) 2139 ; quai de Langille, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (rép. à int. Barker) 2139 ; attributions de F. J. Logo, chef mécanicien, (rép. à int. Lapointe) 2609 ; emploi du train Jaughin, (rép. à int. Fowler) 2800; achat d'une propriété à Halifax, (rép. à int. Borden) 1804 ; achats de charbon à la compagnie de Fundy et de Strathcona, (rép. à int. Ames) 3325 ; pour renforcer ponts, 5139 ; déviation de la ligne à Mitchell, 5195 ; améliorations à Drummondville, 5195 ; à la Rivière-du-Loup, 5195 ; à Newcastle, 5195; à Campbellton, 5195; à Halifax, 5195 ; à Truro, 5198 ; à Stellarton, 5198 ; à Pictou, 5199 ; freins à air Westinghouse, 5199 ; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200 ; matériel roulant, 5201 ; améliorations le long de la ligne, 5204 ; service de messageries, différend, (rép. à int. Gauvreau) 5311 ; agrandissement des installations à Lévis, 5489 ; double voie sur partie du parcours, 5490 ; outillage et appareil pour manutention de la houille, 5491 ; acquisition de terrains à Moncton, débat sur observ. Ames 5968-72 et suiv.; ponts et dis-

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

tance entre Québec et Winnipeg, erreur, explication, 7692 ; excédent de recettes sur les dépenses, (observ.) 7693 ; (sub.) : service d'eau, 7694 ; station de Saint-Moïse, voie de garage, 7694 ; installations à Halifax, 7695 ; achat de terrain, achat d'huile, etc., de M. Lodge ou par son entremise, (débat sur observ. Barker) 7695-7700 et suiv.; (sub.) : échelles de côté pour wagons fermés, 7712 ; matériel roulant, 7712 ; améliorations à Rothesay, 7712 ; ateliers et terrain à Moncton, 7712 ; pour renforcer ponts, 7713 ; nouvelles voies de garage et de service, 7714 ; améliorations le long de la ligne, 7714; pour mettre le chemin entre Indiantown et Blackville en état de service, 7714 ; emploi des noirs, (rép. à observ. Clements) 7716; accident de Belmont, (rép. à observ. Laurence) 7718.

Kentville, champ de tir à la cible, (rép. à int. Hughes) 202.

Montréal : cale de radoub de Tate, loyer (rép. à int. Reid) 1425.

Murray-River : expropriations, dommages, réclamations par les propriétaires, (rép. à observ. A. A. McLean) 6145 et suiv.

Payette, Philias, réclamation, (rép. à int. Léonard) 5454.

Pêcheries : juridiction, (rép. à mot. Lefurgey pour doc.) 3153.

Port-Colborne, (sub.) : améliorations à l'entrée, 5292; élévateur, 5293; creusage entre cet endroit et Humberstone, (sub.) 5492.

Postes : perte de timbres-poste à Moncton, (rép. à int. Fowler) 1428.

Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 228 et suiv.

Rapide des Galops, (sub.) : parachèvement du chenal, 5285.

Revillon Frères : bill (n° 76) concernant cette maison, en comité, 3766 et suiv.

Rivière Sainte-Marie, dragage, (rép. à int. Boyce) 467.

Rivière Scugog : barrage et écluses, construction et entretien par le Gouvt., (rép. à int. Hughes) 1915.

Rivière Trent : à qui appartiennent les eaux de cette rivière et de ses affluents ? (rép. à int. Porter) 205.

Rogersville: inspection des traverses à, (rép. à int. Ames) 2794.

Saint-Jean, N.-B. : élévateur à grains, coût, capacité, (rép. à int. Stockton) 2336.

Saint-Stanislas, coursier de règlement vis-à-vis cette paroisse, (sub.) 7723.

Skeffington, M., détective, renvoi, (rép. à int. Daniel) 189.

Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (rép. à int. Boyer) 1139.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4303; 6154 et suiv.

Traverses de chemin de fer : achat au Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Ames) 2334.

Wagons officiels : nombre et coût, (rép. à int. Wilmot) 1019; wagons pour le Gouverneur général, (sub.) 7723

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6339 et suiv.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7534.

Ethier, Joseph Arthur C.—*Suite.*

Tabac : distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes, à cette fin, (int.) 603.

Fielding, Hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.-E.*

Académie des Beaux-Arts, (sub.) 7792.

Arbitrage entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais, (sub.) 7793.

Association dite "British Medical Association", réunion à Toronto, contribution, (sub.) 7793.

Auditeur général : rapport, distribution en fascicules, (rép. à int. Borden) 6288 et suiv.; bureau, (sub.) : appointements et dépenses casuelles, 7790 ; augmentation d'appointements, 7790.

Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50), en comité, 3322 et suiv.

Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, en comité, 3317.

Billets fédéraux, impression et émission, (sub.) 7661.

Bois : surintendance des mesureurs, à Québec, vacance, (rép. à int. Morin) 3326.

Budget : exposé budgétaire, 3916 et suiv. ; (projet de résolution Fielding demandant crédits pour exercice de 9 mois finissant le 31 mars 1907) 7854; bill (n° 225) ayant pour objet d'accorder ces sommes à Sa Majesté, 1re et 2e l., 7854.

Câble du Pacifique, exploitation, pour aider à combler déficit, (sub.) 7793, détails, 7911.

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2528 et suiv.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; agrandissement des pièces de l'Orateur, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7563; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7573; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7674 et suiv., 7827 et suiv.

Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean (N.-B.), (sub.) 7794.

Charlottetown, bureau du sous-receveur général, (sub.) 7661.

Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6316, 6347 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, 7024 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6411, subventions gagnées par les compagnies, (rép. à int. Wilson) 7259.

Chemin de fer Transcontinental-National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1788-1794 et suiv.; bill (n° 215) modifiant la loi y relative (dépôt de $5,000,000), 1re l., 6414; (rép. à int. Borden) 6415; 2e l. et comité, 7050; 3e l., 7056.

Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7877 et suiv.

Compagnies d'assurance: rapport à ce sujet, (dépôt) 1896, 1897; surintendant des assurances, rapport, (dépôt) 1896; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (rép. à int. Maclean) 2295; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur motion Maclean) 4077; enquête au sujet des compagnies d'assurance, frais, (sub.) 7797.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (rép. à int. Hughes) 5455.

Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, (rép. à int. Lennox) 3316.

Compagnie d'assurance dite "United Empire", bill (n° 90) y relatif, amendements du Sénat, 2e l., 7474, adoption, 7576.

Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) en comité, 5065, 5353 et suiv., 5820 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, décret et contrats à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2143 et suiv.

Compagnie du pont et du chemin de fer de Fort-William, en comité, 5536.

Compagnies de prêts: bill (n° 40) y relatif, en comité, 3359 et suiv.: (motion pour inscription parmi mesures du Gouvernement) 7050.

Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6209 et suiv.

Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) en comité, 5062 et suiv.

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35) la constituant en corporation, en comité, 3317 et suiv.

Compagnie Woods: paiements à elle faits, (rép. à int. Taylor) 1913.

Comptes publics, comité des, (observ. sur présentation et mot. pour adop. de différents rapports par M. Roche) 7668; enquêtes et rapports au sujet des comptes publics, (sub.) 7793.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), 3e l., 7392.

Deniers publics : propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (rép. à observ. Borden) 7670.

Dimanche: observance du dimanche, bill (n° 12); quand sera-t-il soumis à la Chambre ? (rép. à int. Foster) 5113; en comité, 5818 et suiv.; article 11, 6484 et suiv., 6500 et suiv., 6533 et suiv., amendement, 6536, rejeté, 6537; article 3, paragraphe "d", 6786 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6839 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7426 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7484; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7496 et suiv.; sur l'amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502.

Documents: dépôt, retard, (rép. à int. Ingram) 2390.

Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (rép. à int. Worthington) 4912.

Dragueur "Galveston," achat, (sub.) 2996.

Exercice financier : bill (n° 162) en modifiant le terme, 1ère l., 3140 ; 2e l., et comité, 5219; comité et 3e l., 5695-96.

Explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de C. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4830 et suiv.

Farrell, R. B., pour lui payer $600 par année, (sub.) 7794.

Finances, (sub.) : frais de gestion, 7661 ; dépenses casuelles, 7661 ; appointements, 7662.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2986 et suiv.

Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2624.

Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6977.

Gouverneur général : bureau du secrétaire, dépenses casuelles, (sub.) 7795.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5341 et suiv.

Incursion fénienne, pensions, (sub.) 7791.

Intercolonial : acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5985 et suiv.

Lambkin, W. B., gratification d'une année de salaire au lieu de pension, (sub.) 7795.

Listes électorales: impression pour l'année actuelle, (rép. à int. Borden) 2515.

Marine norvégienne, concurrence, (rép. observ. Black) 4191 et suiv.

Messages de Son Excellence, crédit supplémentaire, 1808 ; crédits supplémentaires, 5835.

Métis : cession de leurs scrips, (rép. à observ. Lake) 7579.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot Lennox) 2875 et suiv.

Monnaies: bill (n° 196) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5207 ; 2e l., comité et 3e l., 5692-93-95.

Monnaie américaine, exportation hors du Canada, (rép. à int. Bergeron) 5208.

Montréal : commission du port, avance de certaines sommes à la commisison, (mot. pour comité sur projet de résolution) 5753; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 223), en comité, 7045 et suiv.

Naturalisation, loi y relative, application, (sub.) 7792.

Navires, sûreté des, bill (n° 48), (mot. pour inscription parmi les mesures du Gouvernement) 7049.

Niagara : camp militaire, approvisionnement de fourrage, (rép. à int. Macdonell) 4913.

Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant vente et poinçonnage, 1ère l., 6143; 2e l., 6419 ; comité, 7782 ; 3e l., 7785.

Pensions de certains membres du Conseil privé : combien payé à ce titre, et à qui, en vertu de la loi de 1905, (rép. à int. Blain) 2096 ; bill (n° 220) tendant à abroger la loi y relative, 1ère l., 6721 ; 2e l., 7786; 2e l. et comité, 7836 et suiv.; 3e l., 7867-77.

Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5036 et suiv.

Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572.

Placements fiduciaires : effets provinciaux devant y servir, (rép. à int. Worthington) port déposé) 1632.

Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (rép. à int Worthington) 4911.

Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4586 et suiv.

Prêteurs d'argent ; bill (n° 11) l'adoption en sera-t-elle demandée? (rép. à int. Borden) 6863; bill (n° 11), quand sera-t-il soumis à la Chambre? (rép. à int. Foster) 5113; en comité sur bill (n° 11) 6998 et suiv.

Publications scientifiques, catalogue international des, contribution, (sub.) 7792, 7794.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur résolution Brodeur) 4024 et suiv.
Rébellion de 1885, pensions à des miliciens pour service, (sub.) 7791.
Revillon, Frères, bill (n° 76), amendements du Sénat, adoptés, 6893.
San-Francisco, tremblement de terre, destruction de la ville; secours, contribution de $100,000 par le Gouvernement canadien, (mot.) 1807, refusée par le Gouvernement américain, (observ.) 2145; emploi des $100-000, (rép. à int. Osler) 2964; projet de résol., 4458, adopté, 4460; bill (n° 178) accordant secours de $100,000, 1ère l., comité et 3e l., 4460; versement de $80,000 à compte, 5667.
Secrétaire d'Etat, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7788.
Sénat, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7788.
Steamers: subvention à la compagnie Acadia, (rép. à int. Taylor) 3331; service, (sub.): entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.
Steamers et brise-glaces de l'état, "l'Arctic," (sub.)' 3457, 4215 et suiv.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 2733 et suiv.
Steamer "Duchess of Bedford," expédition dans l'Océan Arctique, aide, (sub.) 7795.
Tarif: tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1937 et suiv., (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 7563; tarif douanier de l'Allemagne, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 3807, 5116; tarif douanier de 1897, bill (n° 175) le modifiant, 1ère l., 4133; 2e l, et comité. 5228; 3e l., 5229; enquête concernant le tarif, (sub.): frais, 7665; dépenses des ministres et de leurs employés, 7665-66 et suiv.
Télégraphes, (sub.) Ile du Prince-Edouard et terre ferme, 6961.
Travail, département, (sub.), titres décernés à des employés, (observ.) sur int. Blain) 7654.
Travaux publics, (sub.): commis et employés, appointements, 6958.

Finlay, John, *Peterborough-est.*

Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 821.

Finlayson, Duncan, *Richmond.*

Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5377, 5547 et suiv.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 78.
Agriculture: comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (rép. à int. Parent) 593; rapport annuel, (dépôt) 1615.
Annuaire statistique: crédit supplémentaire, (sub.) 2751; (sub.) 7589 et suiv.
Arboriculteurs: congrès, rapport, (rép. à int. Armstrong) 5638.
Arboriculture fruitière, (sub.) 7619.
Archives, (sub.): somme additionnelle, 2737, 7579, services de M. Doughty, 7579 et suiv.
Bestiaux: santé des, crédit supplémentaire, (sub.) 2751; service d'hygiène, quarantaine, maladie à Pictou et Antigonish, (sub.) 7649.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Beurre: peseur public à Montréal, (rép. à int. Armstrong) 4817; beurre fabriqué par le Gouvernement à Napan et à Mabou, N.-E., (rép. à int. Lefurgey) 5310.
Brevets: des, nouveau crédit, (sub.) 2744, 7586 et suiv.
Chamberlain, Dr T. F., emploi, (rép. à int. Broder) 5126.
Chambre des Communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7566 et suiv.; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier) 7672 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6258 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, adjudication des travaux, (rép. à int. Borden) 1516.
Compagnie dite "Mexican Electric Company", bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2734.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2474 et suiv.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4674 et suiv.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3774, 3820 et suiv.
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3575 et suiv.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6516 et suiv., 6537; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502 et suiv.
Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (rép. à int. Schaffner) 4817; développement, (sub.) 7619.
Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4110 et suiv.
Fromage: salles de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 604, 606; (observ. sur int. Taylor) 1003; (sur observ. Taylor) 1043; (rép. à int. Taylor) 2302, (rép. à observ. Taylor) 2387 et suiv.; peseur public de beurre et de fromage à Montréal, (rép. à int. Armstrong) 4817.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, 1ère l., 1415; 2e l. et comité, 2221 et suiv.; comité, 2612; 3e l., 2629; fruits destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1434 et suiv.
Gourme: procédé Malein, (rép. à int. Sproule) 184, (rép. à int. Staples) 348.
Grains: bill (n° 207) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752; 2e l., 6032; 3e l., 6050; grains du Manitoba, bill (n° 206) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752; 2e l. et comité, 6050; comité et 3e l., 6289-90.
Grains et graines de semence, amélioration, (sub.) 7619 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: ferme d'expérimentation, établissement, (rép. à int. Martin) 593, 1008.
Indiens: pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6142.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 683 et suiv.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Japon : traité, (rép. à mot. Borden pour doc.) 5897.
Johnson, M., statisticien, mise à la retraite et remplacement, (rép. à int. Cockshutt) 4069.
Laitage, industrie développement, (sub.) 7619.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 1630 ; 2e l. et comité, 2247; 3e l., 2251.
Maisonneuve : élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2279 et suiv.
Moberley, H. J., emploi, (rép. à int. Lake) 6984, 7123, (rép. à observ. Staples) 7645.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2279-80 et suiv., 2720 et suiv.
Naufrages sur le Saint-Laurent, (rép. à int. Borden) 175.
Navires de l'Etat : service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029, 1140.
Piscifactures : établies sur lacs Huron et Supérieur, (rép. à int. Boyce) 196.
Porcs: peste porcine, quarantaine dans township de Kent, (rép. à int. Clements) 178 ; (rép. à mot. Clements pour doc.) 677 et suiv.
Recensement quinquennal : Manitoba, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 7644-46 et suiv.
Recensement et statistique, (sub.) 7587 et suiv.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1465 et suiv.
Stations agronomiques : ferme centrale, recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 787 ; dépenses, (rép. à int. Taylor) 2327 ; fermes d'expérimentation au Canada, combien, où situées, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Martin) 1008 ; (sub) : 7594 ; nouvelles stations succursales, 7618 ; bulletins et rapports, 7618.
Statistiques de la criminalité, (dépôt) 1723.
Steamers : ventilation, (rép. à int. Smith) 587.
Steamer "Grosse Isle", crédit voté de nouveau, (sub.) 2766.
Tabac : distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes, à cete fin, (rép. à int. Ethier) 604.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1969 et suiv.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6157 et suiv.
Travail : bill (n° 109) abrogeant la loi concernant la compilation et la publication de données statistiques, 1ère l., 1615 ; 2e l., et comité, 2220-21 ; 3e l., 2221.
Travaux publics : exécutés dans chaque province, (rép. à int. Armstrong) 3329.
Volailles : stations d'engraissement, (rép. à int. Taylor) 606.
William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (rép. à int. Taylor) 5640.

Fitzpatrick, Hon. Charles, *comté de Québec.*

Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (rép. à int. Borden) 232.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 482 et suiv.; comité, 484 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 775 et suiv.; en comité, 1654 et suiv., 4171 et suiv.; bill (n° 9), idem, 2e l., 830 et suiv.; bill (n° 8), idem, 2e l., 889 ; bill (n° 17), idem, 2e l., mot. pour renvoi au comité, 917.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2311 et suiv.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2774 et suiv.
Cigarettes, interdiction, (rép. à int. Blain) 222.
Cochrane, Fred., affaire, (rép. à observ. Ward) 871.
Code pénal de 1892, bill (n° 155) ayant pour objet de le modifier, par rapport aux témoins éloignés, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3176 ; 3e l., 3177.
Compagnies d'assurance : commission d'enquête, frais, (sub.) 318 et suiv.; compte rendu sténographié, (rép. à int. Borden) 326 ; nomination de M. Longmuir comme commissaire, (rép. à int. Borden) 867 ; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur motion Maclean) 4086 et suiv.
Cour d'échiquier du Canada : (sub.) 506 ; bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, 2e l., et comité, 3615 ; 3e l., 3620.
Cour suprême du Canada, (sub.) 506 ; renvoi de questions à cette cour par l'exécutif, (rép, à int. Bristol) 1736 ; nomination d'un juge *ad hoc*, (rép. à int. Bergeron) 3143.
Cours suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 1ère l., 921 ; 2e l., 1308 ; comité, 1309 ; (mot. pour renvoi au comité général) 1637 ; comité, 2220, 3596 ; 3e l., 3615.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, 1ère l., 20 ; 2e l., 1046 ; (mot. pour renvoi à un comité spécial) 1051, 1249.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257.
Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens d'éviter actes de corruption, et sur procédure à suivre par rapport à pétitions d'élections, (rép. à mot. Borden) 254 et suiv., (mot.) 260.
Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 145) tendant à réglementer, 1ère l., 2218 ; 2e l., 3153 et suiv.; comité, 4138.
Ficelle d'engerbage : fabrication au pénitencier de Kingston, (rép. à int. Elson) 2098.
Gibier, réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 2512; 2e l., et comité, 2896 ; 3e l., 2897.
Goélette "Mathilda," sauvetage, (rép. à int. Lefurgey) 2611.
Indiens,, (sub.) : 972 et suiv.
Interprétation : bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001.
Juges : juges des cours provinciales, bill modifiant la loi de 1905 les concernant, 1ère l., 20, 2e l., 900 ; juges faisant partie de compagnies d'affaires, (rép. à int. Sproule) 186; circulaire à eux adressée par le ministre de la justice, (rép. à int. Léonard) 1627 ; juge du district d'Atlin, indemnité de subsistance, (sub.) 506 ; juges (Yukon), frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507 ; traitements et travaux des

Fitzpatrick, hon. Charles—*Suite.*

juges, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 797; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, 1ère l., 1135 ; 2e l., et comité, 1820 ; 3e l., 1832; juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (rép. à int. Monk) 1143 ; juges des cours de comté, abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (rép. à int. Lennox), 1805, dates des commissions nommant certains d'entre eux, (rép. à int. Lennox) 2097 ; juges du Manitoba, traitements, (projet de résolution Fitzpatrick) retiré, 4004-05.

Justice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) : 371, administration, 504, dépenses diverses, 505.

Keech, Hiram, emploi, (rép. à int. Ingram) 204.

Kentville, champ de tir à la cible, (rép. à int. Hughes) 201.

Lèpre : (bill (n° 115) y relatif, en comité, 2250.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 2858 et suiv.; amendement, 2867, mis aux voix et adopté, 2877.

Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (rép. à mot. Borden pour doc.) 358.

Pénitenciers : fourniture de la farine, (rép. à int. Staples) 354, (rép. à observ. Bennett) 972, (rép. à int. Taylor) 468, 801 ; Saint-Vincent de Paul, gardiens, appointements, (rép. à int. Léonard) 471 ; rapport annuel sur pénitenciers du Canada, (dépôt) 502 ; salaire des employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, augmentation, (rép. à int. Léonard) 2332 ; projet de résolution, 4005, en comité, 4181 et suiv.; bill (n° 176) relatif aux pénitenciers, 1ère l., 4187 ; comité, 5522, 5537 ; 3e l., 5542.

Police fédérale : rapport, (dépôt) 277 ; (sub.) 508.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, 1ère l., 19 ; 2e l. et comité, 364; comité, 1307 ; (mot. pour renvoi au comité des banques et du commerce) 1307.

Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, 1ère l., 921 ; 2e l. et comité, 1313 et suiv., comité, 1809; 3e l., 2220.

Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur résolution Brodeur) 4027 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3674.

Sault-Sainte-Marie : poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (rép. à int. Boyce) 2334.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 19 ; 2e l., 364; (mot. pour renvoi au comité) 364; bill (n° 97), idem, 1ère l., 1300; 2e l., 1833, 1848; comité, 1848.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4054 et suiv.

Foster, Hon. George Eulas, *Toronto-nord.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 61.

Archives, (sub.) 7980, services de M. Doughty, 7580.

Auditeur général: rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 502.

Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Bois : permis d'en couper, (mot. Foster pour doc.) 219.

Bouées: fabriquées à l'étranger, (int.) 3495; bouées à gaz: paiements à Thomas L. Wilson, (int.) 794.

Brooks, F. L. et Cie, paiement fait à cette maison, (int.) 1143.

Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5463 et suiv.

Budget: exposé budgétaire, débat, 3935 et suiv.

Canaux : éclairage, (mot. pour doc.) 6725 ;

Cap-Tourmentin, port, réparations, (sub.) 7128 et suiv.

Carbure: achat, (int.) 1020, 1139.

Cartes du Canada et des T. N.-O., (sub.) 6096 et suiv.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7251 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7567 et suiv.; règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour étude du rapport du comité chargé de les remanier) 7671 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5754; agrandissement des pièces de l'Orateur, (mot. pour doc.) 7562-63; règlements, étude, (suite) 7818 et suiv.

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1658 et suiv., 6247, 6267 et suiv. ; amendements du Sénat, 7863 ; subventions, bill (n° 214), en comité, 7023 et suiv.

Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (int.) 1913.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5621 et suiv., 5822 et suiv., 6104 et suiv., 6188.

Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, (mot. pour doc.) 210.

Chemin de fer Transcontinental National, exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (mot. pour doc.) 4097; bill (n° 215), en comité, 7054 et suiv.

Colombie-Anglaise, outillage neuf pour dragage, (sub.) 7191 et suiv.

Commission géologique: appointements, (sub.) 420 et suiv.; appointements, (sub.) 6129.

Compagnies d'assurance: enquête, direction, (int.) 5581.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marché entre elle et l'Etat, (mot. demandant qu'il y soit mis fin) 1799, débat, 1850-1871; décret et contrats, (mot. pour doc.) 2142; suite du décret) 2193 et suiv.; (mot. mise aux voix et rejetée) 2510.

Compagnie dite "Standard Trusts Company," bill (n° 147), en comité, 5062 et suiv.

Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan: achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (int.) 1802; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (int.) 2087.

Compagnie verrière de Toledo, brevet, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3820 et suiv.

Compagnie Woods, paiements à elle faits, (int.) 1013, 1420.

Comptes publics, comité, malentendu au sujet de la convocation d'une réunion, (observ.) 6993.

Conseil privé du roi au Canada: bureau, appointements et dépenses, (sub.) 370 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (int.) 1015.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 1re l., 6981 et suiv.; 2e l., et comité, 7351 et suiv.; 3e l., 7388 et suiv.

Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082 et suiv.

Dimanche : observance du dimanche, bill (n° 12), quand sera-t-il soumis à la Chambre ? (int.) 5113; en comité sur bill (n° 12): 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; 2e l., 1048 et suiv.; (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 1249 et suiv.; en comité, 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; article 11, 6514 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6785 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7396; amendement Ross à article 4, 7431 et suiv.; amendement Galliher à article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7488.

Disraéli, quai, (sub.) 7136 et suiv., 7156 et suiv.

Documents, dépôt, retard, (int.) débat, 12, (int.) 2219.

Douanes: ministère, (sub.) 373 et suiv.; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (observ.) 1635, 6146; percepteurs, allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724 et suiv.

Drapeau: non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386 et suiv.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79 concernant son brevet, en comité, 2263 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5219 et suiv.

Explication de nature personnelle, article de la "Presse", 26 mai 1906, 4134; mot. pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, débat, 4821 et suiv., 4905 et suiv., 5210 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars, 5401 et suiv., 5435 et suiv., 5573.

Fraser, B. H. et J. F., emploi, (int.) 1021.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2222.

Gaz et lumière électrique: inspecteurs, appointements, (sub.) 7725.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5089 et suiv.

Gouverneur général : bureau du secrétaire, appointements et dépenses, (sub.) 369 et suiv.

Grains, inspection, (sub.) 7755 et suiv.

Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5065 et suiv.

Halifax: approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix ? etc., (int.) 1918.

Huile: achat, (int.) 1021.

Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, M. de Cœli, agent en Belgique, (sub.) 1690 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5326; agences, (sub.) 5645 et suiv.; agents, (sub.) 6117 et suiv.

Indiens, (sub.): écoles indiennes, Provinces Maritimes, Ontario et Québec, 743 et suiv.; arpentages sur réserves indiennes, 750 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise: appointements, 1117; fonds de secours, 1117; semences, 1118; soins médicaux et médicaments, 1118; Indiens du Yukon: fonds de secours et soins médicaux, 1254 et suiv.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 682 et suiv.

Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5142 et suiv.; améliorations à Pictou, 5199 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.; acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5980 et suiv.; accident de Belmont, (sur observ. Laurence) 7720 et suiv.

Intérieur: ministère, (sub.) 376 et suiv.

Juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5132 et suiv.

Justice : administration, (sub.) 504 et suiv.; appointements, 775 et suiv.

Lac Winnipeg, construction d'un steamer pour y faire le service, (sub.) 7815 et suiv.

Merwin, George T., paiements à lui faits, (int.) 793.

Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7373 et suiv.

Miliciens : en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177), en comité, 4919 et suiv.

Mines: concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (int.) 1801; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083 et suiv.

Navires de l'Etat : approvisionnement, dépenses, (int.) 1014; service, personnel et nombre de navires, (int.) 1028, 1140.

Nixon, Joseph, emploi, (int.) 200; rapport à son sujet, (int.) 469; rapports postérieurs au 3 avril 1905, (mot. pour doc.) 800; paiements à lui faits, (int.) 1142.

Noble, W. H., emploi, (int.) 1021.

Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7783.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164) en comité, 4846 et suiv.

Pénitenciers : bill (n° 176), en comité, 5528 et suiv.; (sub.) 7739; pénitencier de Kingston, 7742 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant la loi y relative, 1ère l., 6723; 2e l., 7786; en comité, 7839 et suiv.; 3e l., 7867-77.

Phares : construction et coût, (int.) 1022; construction, et aides à la navigation, (sub.) 5036 et suiv., 5071 et suiv.

Pilotage : bill (n° 219) modifiant loi y relative, 1ère l., 6719 et suiv.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11), quand sera-t-il soumis à la Chambre ? (int.) 5113; bill (n° 11) les concernant, en comité, 6997 et suiv.

Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (mot. pour doc.) 219.

Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, (observ. sur projet de résolution Brodeur) 4024 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) y relatif, en comité, 5675 et suiv.

Revenu de l'Intérieur : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380 et suiv.

Rivière Ashouapmouchoan, piliers de dérivation, (sub.) 7169 et suiv.

Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169 et suiv.

Sainte-Anne de Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801 et suiv.
Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (int.) 793.
Statuts fédéraux, (sub.) : refonte et traduction, 7740 et suiv.
Steamers, service : lignes subventionnées, rapport de leurs opérations, (mot. pour doc.) 586; service (sub.): entre l'Angleterre et le Canada, 7758 et suiv.; entre Québec et le bassin de Gaspé, (int.) 7768; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7771; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771 ; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.
Steamer "Arctic"; approvisionnement, dépenses, (int.) 1014; enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amendement Borden) 3724 et suiv.; rapport du comité d'enquête, (débat), 6552, 6699 et suiv.
Steamer "Kestrel": tonnage, emploi, coût, (int.) 1021.
Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7125.
Tarif allemand, réception, (int.) 1249.
Télégraphie Marconi : stations, instalation et entretien, (int.) 792.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6148 et suiv.
Terres fédérales: terres boisées, affermage, (mot. Foster pour doc.) 219 ; ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (int.) 200, 335; affermage de terres boisées, (mot. pour doc.) 219, 799, vente ou affermage, (mot. pour doc.) 357; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en faire le choix, (débat sur mot. Roche) 1063 et suiv.; terrains houillers, vendus ou autrement cédés de 1896 à 1905, (mot. pour doc.) 1798; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904 ? (int.) 2332; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, 2e l. et comité, 4008 et suiv.; comité, 5321 et suiv.; terres affectées à la colonisation, (mot. pour doc.) 4050; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4432 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6085 et suiv.; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088 et suiv.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 385 et suiv., 394 et suiv.; paiements pour services de surcroît, (int.) 796.
Vancouver: essayerie, frais d'entretien, (sug.) 6094 et suiv.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 667.
Wagner, Philip, emploi, (int.) 200, (mot. pour doc.) 356; (avis de motion) 5314; (observ. sur mot. Fowler) 5730 et suiv.
Wagons: officiels ou réservés, achat depuis 1896, (mot. pour doc.) 869.
Yukon: juges, frais de déplacement et allocations de subsistance, (sub.) 508; pluie artificielle, (observ.) débat 578 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (mot. pour doc.) 869, 1044, 2142; insuccès de M. Hatfield, 7387; concessions minières, intervention de M. Belcourt, (observ.) débat, 1664 et suiv.; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, 3505; administration du Yukon, (sub.) 6053 et suiv.; entretien et réparation des chemins, (sub.) 6082 et suiv.;

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

enquête au sujet du bois, (int.) 6993; (sub.) frais de séjour des magistrats, 7732 et suiv.; concessions forestières, (mot. pour doc.) 7857.

Fowler, George W., *King et Albert, N.-B.*

Canal Welland, (sub.): éclairage électrique et force motrice, 5290 et suiv.
Chambre des communes: règlements, étude, 7825 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant loi de 1903, en comité, 7275 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National: tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1784 et suiv.; étude du tracé et construction, (sub.) 5247 et suiv.
Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7878 et suiv.
Compagnie dite "New-Brunswick Petroleum Company," achat d'huile sous la présidence de l'hon. M. Emmerson, soumissions, (int.) 1428.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2206 et suiv.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7347 et suiv.
Dépêches : marché pour transport dans le comté de King, (int.) 1142.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 521.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1336 et suiv.
Finances, (sub.): appointements, 7663 et suiv.
Gaz et lumière électrique, (sub.): appointements des inspecteurs, 2676 et suiv.
Gibier: réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) y relatif, en comité, 2896 et suiv.
Halifax : emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire, et propriété acquise en échange, (mot. pour doc.) 800, (int.) 863.
Hopewell-Hill: directeur du bureau de poste, destitution, enquête à cette fin, (int.) 1427.
Immigration: agences, (sub.) 5652 et suiv.
Indiens, (sub.): cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 708 et suiv.
Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 308 et suiv.; huile d'éclairage, achat, (int.) 464; vols par employés, (int.) 1030; emploi du train Jaughin, (int.) 2800; (sub.) : pour renforcer ponts, 5169 et suiv.; améliorations à Stellarton, 5198; freins à air Westinghouse, 5199; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200.
Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5522.
Milice: harnais, où et par qui fabriqués, (int.) 595; (sub.): artillerie, armes, champs de tir, etc., 7360 et suiv.; (sub.): exercices annuels, 7378 et suiv.; camps de Sussex et de Lévis, construction de bâtiments, 7383.
Musée Victoria : construction, matériaux, (int.) 2091.

Fowler, George W.—*Suite.*

Palmer's-Point, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (int.) 6244.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5594.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 910.
Postes, (sub.): transport des dépêches, 551 et suiv.; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (int.) 1426 ; perte de timbres-poste à Moncton, (int.) 1428 ; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7658 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365 et suiv.
Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1814 et suiv.
Québec: ports et rivières, (sub.) 7242 et suiv.
Représentation: de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (int.) 1921; représentation des provinces à la Chambre des communes, (mot. pour discussion de la mot. Hughes à ce sujet) 4681 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2915 et suiv.
Richibouctou: brise-lames, réparations, (int.) 2091.
Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (int.) 4263.
Sénat: vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick, (int.) 1027.
Stations agronomiques, (sub.) 7616 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (int.) 3285 et suiv., 4202 et suiv.
Substances alimentaires: falsification, répression, (sub.) 2685 et suiv.
Sussex: champ de tir, coût, revenu, etc., (int.) 595.
Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2678 et suiv.
Tarif, enquête y relative, (sub.): dépenses des ministres, 7665-66.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1968 et suiv.
Travaux publics : ministère, (sub.) 392 et suiv.
Wagner, Philip : emploi, destitution, (mot.) 5706, amendement, 5706, mis aux voix et rejeté, 5750.

Galliher, William Alfred, *Kootenay.*

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6265 et suiv.; 6359 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6346 et suiv.
Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort George, amendements du Sénat, (adoption), 5536, 5537.
Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 53) concernant la compagnie du, 1ère l., 680; 2e l., 961; 3e l., 1623.
Chemin de fer de Calgary à Fernie, bill (n° 71) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
Chemin de fer de Kamloops et du défilé de Yellowhead, bill (n° 27) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2127.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1185; 3e l., 1187.
Chemin de fer de Nakusp à Slocan, bill (n° 32) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1346.

Galliher, William Alfred—*Suite.*

Chemin de fer de la rivière Fording, bill (n° 197) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5309; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6189.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 33) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157) la constituant en corporation, 1ère l., 3000; 2e l., 3323, 3324; comité, 4506; 3e l., 4508.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, bill (n° 34) y relatif, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5823 et suiv.
Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2735.
Compagnie dit "Standard Trusts Company", bill (n° 147), en comité, 5064.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5788 et suiv., 5837 et suiv., amendement au paragraphe "o" de l'article 3, 5886, rejeté, 5890; 5916 et suiv.; article 5, 5935 et suiv.; article 9, 6426 et suiv.; amendement, 6427; article 11, 6521 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6782 et suiv., 6803 et suiv., 6812; amendement Ross, 7394; amendement à l'article 3, 5455 et suiv., rejeté, 7459; sur motion Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7490.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5422.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5516 et suiv.
McIntosh, Eileen Mary, bill (n° 185) pour lui faire droit, en comité, 6190 et suiv.
Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3061 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 368.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, en comité, 1848.
Wurtz, Henry, bill (n° 106) concernant certains brevets de, en comité, 2266.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*

Alcool méthylique, droit, (int.) 5643.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 11, 6502 et suiv.
Gallant, W. A., emploi, (int.) 1144.
Grand-Manan, brise-lames, (int.) 1145.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 729.
Leonardville : quai, construction, (int.) 3332.
North-Head : brise-lames, soumissions pour construction, (int.) 595.
Pêche : à la claie, dans comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (int.) 1619.
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5041 et suiv., 5075 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' "Arctic," (sub.) 4950.

Ganong, Gilbert W.—*Suite.*

Wilson's-Beach: brise-lames, construction, (int.) 594 ; coût, (int.) 787.

Woodstock, N.-B., directeur de la poste, congé d'absence, (int.) 1429, nomination de M. C. L. Smith, (int.) 1617 ; perception des douanes, (int.) 3331.

Gauvreau, Charles Arthur, *Témiscouata.*

Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007 ; 3e l., 1623.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5825 et suiv.

Intercolonial: transport de la houille, (int.) 472 ; travaux, soumissions, (int.) 789; service de messageries, différend, (int.) 5311.

Phares : gardiens, salaires, (int.) 472.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*

Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 586 ; comité et 3e l., 3264.

German, William Manly, *Welland.*

Canal de la Trent, (sub.) : construction, 5295.

Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5291.

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6341.

Chemin de fer de Buffalo, Niagara et Toronto, bill (n° 42) concernant la compagnie du, 1ère l., 502 ; 2e l., 808 ; comté et 3e l., 4051.

Chemin de fer central du Canada, bill (n° 149) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5535.

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : étude du tracé et construction, 5270.

Compagnie dite "The Canadian Niagara Power Company," bill (n° 36) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 586.

Compagnie de forces Erié-Ontario, bill (n° 107) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., comité, 2735; 3e l., 2736.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7201 et suiv.

Compagnie du pont et des forces motrices de Mather, bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 1415 ; 2e l., 1624; 3e l., 2733.

Compagnie télégraphique commerciale du Nord, bill (n° 139) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2128 ; comité et 3e l., 4506.

Cour d'échiquier, bill (n° 156), en comité, 3619.

Dimanche: observance, bill (n° 12), en comité, article 6, 5958 et suiv.; article 10, 6446 et suiv.

Electricté : exportation de l'énergie électrique, en comité, 4163 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5227 et suiv.

Explication sur un fait personnel, par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5416 et suiv.

Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5364 et suiv.

Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 1760 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.,) 2604 et suiv.

Port Colborne, (sub.): améliorations à l'entrée, 5293.

German, William Manly—*Suite.*

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*

Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve y relatives, (int.) 7669.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5834.

Débats, comité des: réduction du quorum, 1er rapport, (mot. pour adop.) 167; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (mot. pour adop.), débat 2081 et suiv.; 3e rapport, augmentation des appointements des sténographes et des traducteurs, 6414, retiré, (mot.), 6862.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6530 et suiv.; article 15, 6539; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 2, 6745 et suiv., 6755; article 3, paragraphe "n," 6823 et suiv.; motion demandant que cette loi ne devienne en vigueur que le 1er mars 1907, 6860.

Fleuve Saint-Laurent: profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (int.) 4909.

Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3045 et suiv.

Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5055 et suiv.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, rapport, (débat), 6653 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.), fondation d'une école navale au Canada, (observ.) 3490.

Girard, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*

Chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent, bill (n° 141) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3524.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2617 et suiv.

Rivière Saguenay: dragage, (mot. pour doc.) 4096.

Gordon, David Alexander, *Kent-est.*

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc. 2548.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3768 et suiv., 3810 et suiv.

Grant, George D., *Ontario-nord.*

Association dite "Woman's Art Association", bill (n° 59) la constituant en corporation, 1ère l., 769; 2e l., 1007.

Bills d'intérêt privé : prolongation de délai, (mot.) 858.

Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes) 2530, 2537.

Rivière Severn, obtruction, (int.) 600.

Greenway, Thomas, *Lisgar.*

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6035 et suiv.

Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 1051 et suiv.

Gunn, Benjamin B., *Huron-sud.*

Bayfield : port, dépenses, (int.) 597.
Clinton: bureau de poste, coût, (int.) 1620.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2164 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : mot. Aylesworth, amendement à article 5, 7483.
Doré : pêche dans le lac Huron, saison interdite, (int.) 2094.
Postes, (sub.) : divers, 573.
Saint-Joseph : port, améliorations, (int.) 597.
Seaforth : édifice public, (int.) 596; bureaux de poste et de douane, loyer, (int.) 1621.
Wingham : édifice public, coût, (int.) 1621.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*

Banque dite "Citizens' Bank of Canada", bill (n° 187), 1ère l., 5014 ; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 5634.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (d bat sur observ. Macpherson) 5469 et suiv.
Chemin de fer South-Ontario-Pacific, bill (n° 19) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) concernant la compagnie du, et ayant pour objet de changer son nom en celui de "compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara, 1ère l., 1800; 2e l., 2128 ; comité, 4497 ; 3e l., 4506.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7194 et suiv., 7462 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5866 et suiv; article 5, 5951 et sui.; 3e l., amendement Ross à article 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à article 5, 7445 et suiv.; amendement Monk à article 3, 7451 ; sous-amendement, 7452, 7453, rejeté, 7455 ; amendement Galliher à article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à art. 5, 7483.
Imigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5343 et suiv., 5363 et suiv., 5546 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7099 et suiv
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur motion Borden pour comité d'enquête) 4763 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*

Affaires indiennes : (sub.) 379.
Agriculture : ministère, (sub.) 383 et suiv.
Bayfield : port, dépenses, (rép. à int. Gunn) 597.
Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2893.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 et suiv.
Chambre des Communes : étude du rapport du comité nommé pour remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7683-85 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 775 et suiv.; comité, 1649 et suiv., 4172 et suiv.; 7266 ; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6309 et suiv., 6343 et suiv.; bill (n° 214), en comité, 7026 et suiv.

Haggart, hon. John Graham—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux, (sub.) : appointements, 5137 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du. en comité, 2309 et suiv.
Chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2777.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : étude du tracé et construction, 5251 et suiv.
Chemin de fer Vancouver au Sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2779 et suiv.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626.
Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "d", 6785.
Douanes, ministère, (sub.) 374.
Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3160 et suiv.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1437 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, recettes et dépenses, (observ.) 7694.
Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 161 et suiv., 277 et suiv.; (sub.) : pour renforcer ponts, 5139 et suiv.; améliorations à Halifax, 5196 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.; recettes et dépenses, (observ.) 7694.
North-Head : brise-lames, soumissions pour construction, (rép. à int. Ganong) 595.
Passe du Nord, (sub.): barrage, 5287 et suiv.
Phares : construction, et aides à la navigation, (sub.) 5049 et suiv.
Preston, W.T.R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4630 et suiv.
Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4922 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2906 et suiv., 3418 et suiv., 5676.
Saint-Joseph : port, améliorations, (rép. à int. Gunn) 597.
Seaforth : édifice public, (rép. à int. Gunn) 596.
Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3754 et suiv.
Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3015 et suiv.; bill (n° 163) échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.
Travaux publics : ministère, (sub.) 390 et suiv.
Wilson's Beach, brise-lames, construction, (rép. à int. Ganong) 594.

Hall, R. R., *Peterborough-ouest.*

Canal de la Trent : écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 3349 et suiv.
Chemin de fer de Kingston à Pembroke, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 1623.

Hall, R. R.—*Suite.*

Compagnie du riz feuilleté Anderson, bill (n° 45) concernant son brevet, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 2267.

Inspection générale : bill (n° 165) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3315.

Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Bennett) 2114 et suiv., (mot. pour doc.), débat, 3361 et suiv.

Harty, William, *Kingston,*

Queen's College, Kingston, (motion pour présentation d'un bill y relatif) 2880; bill (n° 160) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 4051.

Henderson, David, *Halton.*

Chambre des Communes : règlements, étude, 7819.

Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2658.

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30), en comité, 1185 et suiv.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4504 et suiv.

Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1185.

Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150), en comité, 5358 et suiv.

Code pénal de 1892 : bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.

Compagnies d'assurance : comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4094 et suiv.

Compagnie d'assurance dite "Sterling" sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5635.

Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) y relatif, en comité, 5356.

Compagnies des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6105 et suiv., 3e l., 6794 et suiv.

Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147), en comité, 5063 et suiv.

Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (int.) 5638, 5895.

Cumberland, C.-A., édifice public, 6944 et suiv.

Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2085 et suiv.

Députés: présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (int.) 208.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5784 et suiv., 5795 et suiv., 5873 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6810 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe "n", 6823; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840; article 3, amendement Béland, 6841; sur motion Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481; sur motion Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7498 et suiv.; amendements du Sénat, 7883.

Douanes: ministère, (sub.): 375; appointements et dépenses, 516 et suiv.; dépenses au Yukon, (sub.) 534.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.

Explication de nature personnelle par M. Foster, (mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, article de la "Presse", 26 mai 1906) débat, 4908.

Henderson, David—*Suite.*

Foin: débat sur projet de résol. Beauparlant, tendant à en réglementer la vente, 4117 et suiv.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2223 et suiv.

Grains, inspection, (bill (n° 207) modifiant la loi y relative, 2e l., 6033 et suiv.

Grains du Manitoba, inspection, bill (n° 206), en comité, 6050 et suiv., 6289 et suiv.

Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122), en comité, 5066 et suiv.

Guelph : édifice public, annexe, améliorations, (sub.) 6923.

Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, immigration belge, (sub.) 1694 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5341.

Indiens, (sub.): dépenses générales, soins médicaux, etc., 998; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1130; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1257 et suiv.; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5562 et suiv.

Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 715 et suiv.

Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5140 et suiv.; améliorations à Halifax, 5197 et suiv.; matériel roulant, 5201 et suiv.

McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5579.

Monnaies: bill (n° 196) modifiant loi y relative, 1ère l., 5208.

Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7785.

Ottawa, (sub.): édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6908 et suiv.; édifices publics, réparations, etc., 6948.

Owen-Sound, édice public, (sub.) 6925 et suiv.

Phares: construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4901 et suiv., 5032 et suiv.

Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) pour lui faire droit, en comité, 5070.

Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, frais, (sub.) 324 et suiv.

Prorogation: retard, (int.) 7916.

Réassurance: réserve, (int.) 1019.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2934 et suiv., 5685 et suiv.

Rivière Saguenay: piliers et estacades, coût, (int.) 1431.

Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.

Sénat: revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2362.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1846; amendements du Sénat, 7787.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic", (sub.) 3442 et suiv.

Tarif: commission, impression des dépositions faites devant elle, (int.) 208; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1958 et suiv.; comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5025 et suiv.

Toronto : gare commune, bill (n° 138), en comité, 4506.

Henderson, David—*Suite.*
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 6932 et suiv.

Herron, John, *Alberta.*
Bestiaux : santé des, (sub.) 2753 et suiv., acquisition de bestiaux pour agences indiennes, (int.) 4814; service d'hygiène, (sub.) 7651 et suiv.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7311 et suiv.
Compagnies d'assurance, enquête à leur sujet, frais, (sub.) 7797 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, en comité, 3265.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5859 et suiv.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7638 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5112.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6049.
Homesteads : inscriptions, (int.) 5125.
Immigration : agents, (sub.) 6015 et suiv.
Indiens, (sub.): Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, bestiaux, 765 ; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, (sur observ. Fowler) 987; réserves indiennes de l'Ouest, 987; réserve des Indiens du Sang, à Cardston, 987 ; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (int.) 4814.
Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4853.
Réserves forestières, bill (n° 47), concernant l'établissement de, en comité, 2910, 2932, 3410 et suiv.
Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (int.) 603.
Terres fédérales : bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6031.
Vancouver : ferme d'expérimentation, établissement, (int.) 594.
Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7735.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*
Edifices publics fédéraux, (sub.): force et autre pour les ascenseurs, 6955.
Explication de nature personnelle, par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", du 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4843 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: tunnel, construction, (int.) 193; navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (int.) 334 ; chemin de fer de l'I. P.-E., (sub.): amélioration à Charlottetown, 5278 et suiv.
Navigation : dans le détroit de Northumberland, (int.) 1304.
Représentation au Parlement : (mot. pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) débat, 1146 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l "Arctic", (sub.) 4885 et suiv.

Hughes, Samuel, *Victoria et Haliburton, O.*
Affaires indiennes, (sub.): écoles, 6136 et suiv.; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141 et suiv.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Armée impériale: situation des officiers, (rép. à int. Ingram) 4355.
Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (observ.) 6992.
Aylesworth, hon. A. B., démission comme ministre de la Justice, (int.) 5573.
Bétail canadien : bétail du comté de Victoria, maladie, (int.) 437.
Bibliothèque du Parlement : pourquoi n'y a-t-il pas d'employé là, le dimanche après-midi? (int.) 2294.
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (int.) 1036, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 3402 ; approvisionnement, (int.) 2093 ; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906? (int.) 2095.
Canal des Galops, (sub.) : pour arrêter fuite dans la berge, 5205.
Canal de la Trent : enquête, (int.) 195 ; rupture, (int.) 608 ; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O. Connell, (int.) 609; eaux tributaires, attribution, (int.) 864; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (int.) 1430 ; travaux: marchés et dépenses à ce sujet, (mot. pour doc.) 1431 ; creusage, (mot. pour doc.) 1635 ; surintendant, qui est-il? (int. Hughes) 1915 ; écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (mot. pour doc.) débat, 3334 et suiv.; (sub.): construction, 5294 et suiv.; améliorations sur rivière Holland, 5295 et suiv.; améliorations, 5300 et suiv.
Canaux, (sub.) perception du revenu, 5477.
Cannington, directeur du bureau de poste, destitution, (int.) 195, 233, 437, 470 ; (mot. pour doc.) débat, 2519 et suiv.
Cartes du Canada et des T.N.-O., (sub.) 6097 et suiv.
Champ de tir dans les Provinces maritimes, (int.) 5895.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6320 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1667 et suiv., 7309 et suiv.; sur amendement Sproule, 7316.
Chemins de fer et Canaux, (sub.) : frais de litiges, 5308.
Commission géologique : appointements, (sub.) 431.
Compagnies d'assurance, enquête à leur sujet, frais, (sub.) 7798 et suiv.
Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (int.) 5455.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 6183.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2485-86-2500.
Creek McLaren : chaussée, (int. Hughes) 681.
Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adopt.) 2085.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5868 et suiv., motion pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 et suiv.; en comité : 5868 et suiv.; mot pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 ; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, 6440, rejeté, 6440; article 10, 6448 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe "n,' 6823 et suiv.; 3e l., 7408 ; amend. Martin à art. 5, 7446 ; sous-amendement, 7446 ; rejeté, 7448.

Hughes, Samuel.—*Suite.*
Disraéli, quai, (sub.) 7148 et suiv., 7164 et suiv.
Dorset : quai, construction, (int.) 435.
Douanes : inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 530 et suiv.
Echo-Bay, quai, parachèvement, (sub.), 7247 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1376 et suiv.; loyers, (sub.) 7210.
Esquimault : défense, (int.) 189.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, sub. 2966 et suiv.
Fusil Ross : (observ.) 3500.
Gooderham : accusations contre la receveuse de la poste, (observ.) 1636.
Grains, inspection, bill (n° 207) modifiant la loi y relative, 2e l., 6035 et suiv.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 7167 et suiv.
Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131 et suiv.
Halifax : défense, (int.) 190; arsenal maritime, cession au Gouvernement, (int.) 1045.
Immigrants : combien venus au Canada en 1905 ? (int.) 202; traitement des immigrants à Québec, (int.) 5639.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1402 et suiv., 1702 et suiv.; agents, (sub.) 6008 et suiv.
Indiens de la Colombie-Anglaise : soins médicaux et médicaments, 1118 et suiv.; écoles industrielles et pensionnats, 1127 et suiv.; bureau et dépenses diverses, 1134; (sub.) : Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1284 et suiv.; bill n° 194 modifiant la loi relative aux Indiens, 2e l. et comité, 5558 et suiv.
Intercolonial, (sub.) emploi des noirs, (sur observ. Clements) 7717; accident de Belmont, (sur observ. Laurence) 7719 et suiv.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1748.
Kentville, champ de tir à la cible, (int.) 201, 1143.
Lac Balsam : voie fluviale de là vers le nord, (int.) 607.
Lindsay : champ de tir, établissement, (int.) 608.
Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (int.) 1190.
Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge, en 1870, (int.) 436, 465, 503.
Milice : écoles d'instruction militaire, enquête, (int.) 1144; corps de musique militaires dans les fêtes religieuses, (int.) 1192; gardien de la 2ème batterie de campagne, (int.) 2796; bill (n° 200) modifiant la loi relative à la milice, en comité, 5671 et suiv.; (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7363 et suiv.; cartouches de réserve, fabrication, 7377; solde et suppléments, 7378; bibliothèque administrative, 7382; habillement et petits équipements, 7382.
Miliciens : recrutement et transport aux camps d'exercice, (observ.) 6143.
Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 272 et suiv.
Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, ports et rivières, (sub.) 7238 et suiv.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Observatoire astronomique de l'Etat, appointements des employés, (sub.) 6024 et suiv.
Ontario, ports et rivières, (sub.) 7210 et suiv.
Ottawa : nouveaux magasins militaires, (sub.) 7233.
Pensions militaires : bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 y relative, 1ère l., 5318 et suiv.; 2e l., et comité, 5673 et suiv.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7245.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 557 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4622 et suiv.; (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7108 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2936 et suiv.
Rivières Aschouapmouchoan et Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7170 et suiv.
Rivière Saguenay, estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7213 et suiv.
Rivière Scugog : barrage et écluses, construction et entretien par le Gouvt., (int.) 1914.
Sauvalle, Marc, traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7337 et suiv.
Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 4217 et suiv.
Sydney, N.-E., grève, dépenses, (int.) 1143.
Télégraphe : ligne dans Provinces maritimes, (sub.) 7212.
Télégraphie Marconi, stations à Cap-Race et à Cap-Ray, (sub.) 7778.
Terres fédérales : administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4785 et suiv.; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6028 et suiv.
Toronto : hôtel des postes, (sub.) 7236 et suiv.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3367 et suiv.
Travaux publics : appointements, (sub.) 7224 et suiv.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 654.
Winnipeg : ancien bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7237 et suiv.

Hyman, hon. Charles S., *London.*
Acton-Vale, édifice public, (sub.) 6916.
Ahearn and Soper : paiements à eux faits, (rép. à int. Northrup) 4910.
Amherstburg (Ont.), chenal, améliorations, (sub.) 7179.
Anse-au-Griffon : travaux, dépenses, (rép. à int. Monk) 1191.
Antigonish, édifices publics, (sub.) 6915.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956.
Arnes, quai, (sub.) 7189.
Aylmer, W. F., nomination, (rép. à int. Roche) 5128.
Baddeck : quai, emplacement, (rép. à int. Blain) 2518.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

Baie Machedash : dragage, (rép. à int. Bennett) 2514.
Battleford : pont sur la rivière Bataille, (sub.) 7216.
Beaverston : port, améliorations, (sub) 7179.
Belle-Rivière : entrée du chenal, dragage, (sub.) 7179.
Belleville : salle militaire, (sub.) 6922; édifice public, (sub.) 6922.
Bic : quai (sub.) 7135.
Brandon, salle d'exercice, (sub.) 6931.
Brantford : édifice public, (sub.) 6922.
Bronte : port, améliorations, (sub.) 7180.
Calgary, (sub.) : douane et bureau de poste, 6941.
Campbellton : quai, (sub.) 7127 .
Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, (rép. à int. Walsh) 7577.
Canning: quai, construction, (sub.) 6978.
Canton Fabre, lac Témiscamingue : quai, (sub.) 7136.
Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Martin) 3141.
Cap-Tourmentin : port, (sub.) 7128.
Chambre des communes : défectuosités de l'acoustique dans la salle des séances, (rép. à observ. Bole) 3233 ; ventilation, (rép. à observ. Taylor) 5754 et suiv.; ventilation, débat sur observ. Bristol) 7567-70 et suiv.
Chance-Harbour, N.-B., brise-lames, (sub.) 7133.
Châteauguay: quai, (sub.) 7136.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6258 et suiv., 6367 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, commission du, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1040.
Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (rép. à int. Lefurgey) 1616.
Chicoutimi, édifice public, (sub.) 6916.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 626 et suiv.
Chutes Montmorency : mur de revêtement, (sub.) 7168.
Clinton : bureau de poste, coût, (rép. à int. Gunn) 1620.
Cobourg, quais, réparations, (sub.) 7180.
Collingwood : bassin de radoub, coût, (rép. à int. Bennett) 435 ; évaluation, (rép. à int. Bennett) 593, 1418, 1897; port, améliorations, (sub.) 7180.
Colombie-Anglaise, ports et rivières, (sub.) 7249.
Commission des eaux limitrophes: rapport de la section canadienne, dépôt, (rép. à int. Borden) 585, 1418 ; (sub.) 6959.
Colombie-Anglaise, (sub.): outillage neuf de dragage, 7191.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7193 et suiv., 7463 et suiv.
Compagnie Woods : paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 439; (rép. à int. Northrup) 4813.
Cour suprême, édifice, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230.
Creek McLaren : chaussée, (rép. à int. Hughes) 682.
Cumberland, C.-A., édifice public, (sub.) 6944.
Dalhousie, port, (sub.) 7133.
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3559 et suiv.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

D'Escousse, N.E., quai, (rép. à int. Wright) 1025.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: article 3, paragraphe "k", 6832 et suiv.; amendement, 6832, adopté, 6834.
Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
Disraëli : quai, construction, coût, etc., (rép. à int. Monk) 1429, 2332 ; quai, (sub.) 7136, 7150 et suiv.
Documents, dépôt, (rép. à int. Foster) 13, (rép. à int. Bennett et Borden pour doc.) 1418.
Dorset : quai, construction, (rép. à int. Hughes) 435.
Dragage : sommes payées, (rép. à mot. Bennett pour doc. 1418 ; dragage à Midland soumissions, (rép. à int. Bennett) 1924 ; dragage à Port-Arthur et à Fort-William, dépenses, soumissions, etc. (rép. à int. Bennett) 3324, 3593.
Dragueurs : de MM. Daly et Hanman, usage, (rép. à int. Taylor) 590 ; dragueurs, sous la direction de l'ingénieur Lafleur, (rép. à int. Lancaster) 4262.
Dragueur "Fielding", coût, (rép. à int. Lancaster) 4813.
Drapeau : non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (rép. à observ. Elson) 7385 et suiv., 7669.
Echo-Bay ; quai, construction, coût, (rép. à int. Boyce) 2092 ; quai, parachèvement, (sub.) 7245.
Edifices : édifice Wood, Ottawa, location, (rép. à int. Ingram) 191 ; édifices tenus à bail par le Gouvernement à Ottawa, (rép. à int. Taylor) 192 ; (voir Ottawa, lettre O).
Edifices publics : détruits par incendie, (rép. à int. Lefurgey) 600 ; écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1196 et suiv., 1317 et suiv. (rép. à int. Borden) 1633, dépôt du rapport des témoignages, (int. Borden) 5499 ; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3807 ; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest? (rép. à int. Borden) 5666; (sub.) : loyers, 7210 ; édifices publics en général, loyers, 6249 ; loyers, réparations, etc., 6953 ; chauffage, 6954 ; force électrique ou autre pour ascenseurs, 6955 ; service d'eau, 6955.
Edmonton, (sub.) : bâtiment pour les immigrants, 6941, 7238.
Electricité : exportation de l'énergie électrique, bill (n° 145) y relatif, en comité, 4146 et suiv.
Employés, au Sénat et à la Chambre des communes, combien? (rép. à mot. Sproule pour doc.) 7563.
Etudes et inspections, (sub.) 6957.
Fernie, édifice public, (sub.) 6946.
Fleuve Columbia, améliorations, (sub.) 7190.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134, quai dans les eaux des estuaires, (sub.) 7135.
Fort-Wiliam, améliorations, (sub.) 6963.
Galerie nationale des Beaux-Arts, (sub.) 6957.
Génie civil, branche du, appointements, (sub.) 6958.
Glace-Bay, amélioration du havre, (rép. à int. Martin) 1635 ; édifice public, (sub.) 6915 ; port, améliorations, (sub.) 6965.
Goderich, port, améliorations, (sub.) 7183.
Grand-Manan, brise-lames, (rép. à int. Ganong) 1145.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

Grande-Rivière de Beaupré, quai (sub.) 7167.
Grande-Vallée : quai, coût, (rép. à int. Monk) 1191, 1422.
Grosse-Ile : quarantaine, yacht " Montmorency " et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses, (rép. à int. Paquet) 2332.
Guelph : salle militaire, (sub.) 6923 ; édifice public, annexe, (sub.) 6923.
Halifax : hôpital pour patients atteints de trachome, acquisition, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 1926.
Hamilton : salle d'exerice, agrandissement, (sub.) 6923.
Higgin's-Shore, I. P.-E., quai, construction, (rép. à int. Lefurgey) 590.
Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au département, (rép. à int. Bennett) 6931.
Ile Pelée: câble, immersion, frais, (rép. à int. Clements) 607.
Ile du Prince-Edouard: tunnel, construction, (rép. à int. Hughes) 194.
Iles Wood, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125.
Inverness: édifice public, (sub.) 6915; port, réparations, (sub.) 6979.
Kingston : casernes, (sub.) 6923.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
Ladysmith, édifice public, (sub.) 6946.
Lamont, John D., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329.
Laprairie: brise-glace, construction, adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Monk) 789.
Leamington: bureau de poste, (rép. à int. Clements) 607.
Leonardville: quai, construction, (rép. à int. Ganong) 3332.
London: bureau de poste, améliorations, coût, (rép. à int. Elson) 2098; nouvelle salle militaire, coût, (rép. à int. Elson) 2098; nouveaux magasins militaires, (sub.) 6924; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 6924.
Macleod: palais de justice et ameublement, (rép. à int. Blain) 2095.
Magog, édifice public, (sub.) 6917.
Medicine-Hat, édifice public, (sub.) 6942.
Midland, port, (sub.) 7185.
Montmagny, édifice public, (sub.) 6919.
Montréal, (sub.): casernes, 6920; nouveaux magasins militaires, 6920; hôtel des postes, améliorations, 6920 ; port, en aval du courant Sainte-Marie, 6963; (sub.): port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, 7232.
Moose-Jaw, édifice public, (sub.) 6942.
Musée Victoria : modification du plan, construction, etc., (rép. à ints. Perley) 1192, 1193; matériaux, (rép. à int. Fowler) 2091; (sub.) 6899.
Neepawa, édifice public, (sub.) 6931.
New-Westminster, édifice public, (sub.) 6947.
Nicolet, édifice public, (sub.) 6921.
North-Bay, édifice public, (sub.) 6925.
Nouveau-Brunswick, ports et rivières, (sub.) 7239.
Nouvelle-Ecosse: ports et rivières, (sub.) 6964, 7238.
Ontario: dragage, (rép. à int. Bennett) 433 ; ports et rivières, (sub.) 7184; (sub.): outillage neuf de dragage, 7191; ports et rivières, (sub.), 7210; dragage, (sub.) 7211.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (rép. à int. Blain) 469; (rép. à int. Borden) 1634; observatoire astronomique, pose de fils électriques, soumissions, (rép. à int. Ames) 790, marché avec MM. Ahearn et Soper, (rép. à int. Ames) 1924; (sub.): observatoire astronomique, 6896; édifices des archives, 6897; hôtel des monnaies, 6897; édifice du parlement, améliorations, 6898; musée Victoria, 6899; édifices administratifs: édifices de l'est et de l'ouest, améliorations, 6900; nouveaux édifices, 6912; départements de l'administration, tiroirs en acier, et tablettes, 6925; édifices publics, 6948; (sub.): nouveaux magasins militaires, 7233; édifices administratifs, (reconstruction du revêtement en pierre de Nepean) 7233, aménagements, 7234; hôtel des postes, aménagement et réfections, 7234.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925, 7210; port, dragage, etc., (sub.) 7185.
Parlement : éclairage électrique sur la terrasse, installation, coût, (rép. à int. Ames) 1621.
Peterborough : salle militaire, (sub.) 6927.
Phares : gardiens, salaires, (rép. à int. Gauvreau) 472.
Pierreville, Yamaska : quai, coût, recettes, (rép. à int. Bergeron) 1803.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (rép. à int. Monk) 1191.
Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123.
Pointe-aux-Trembles, quai, (sub.) 7168.
Port-Arthur, améliorations, (sub.) 6963.
Port-Bruce : sommes dépensées pour le port, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 3596.
Port-Burwell : travaux dans le port, coût, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 4358; (rép. à mot. Jackson pour doc.) 5476; port, (sub.) 7185.
Port-Colborne : brise-lames, élévateur. (rép. à mot. Bennett pour doc.) 1897.
Port-Hood : barrage, construction, (sub.) 6980.
Port-Stanley : travaux dans le port, (rép. à int. Ingram) 176; coût, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 4358; port, (sub.) 7186.
Prince-Albert, édice public, (sub.) 6943.
Provinces maritimes : édifices publics en général, (sub.) 6916.
Provinces maritimes : ports et rivières, (sub.) 7149.
Pugwash : quai, réparaions, (rép. à int. Barker) 1918.
Quaco, jetée de l'est, (sub.) 7134.
Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (rép. à mot. Foster pour doc.) 219; quais de l'Etat. ingénieur et gardiens des, noms et domiciles, (rép. à int. Wright) 1924, 2514.
Québec (province) : vente des chutes d'eau, (rép. à observ. Monk) 5114; ports et rivières, (sub.) 7135; ports, rivières et ponts, (sub.) 7168; (sub.) : outillage neuf de dragage, 7191; dragage, 7211; ports et rivières, 7239.
Québec (ville) : quais en eau profonde, (rép. à int. Paquet) 602; travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (rép. à int. Ames) 1429; (sub.) : salle d'exercice pour l'école d'artillerie, 6921; remise pour le matériel lourd, 6921; port, améliorations, 6962, 7231; casernes de Saint-Jean, écurie pour la cavalerie, 7232.
Rapides de Saint-André, (sub.) 7231.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

Roy's-Creek, quai, (rép. à int. Ames) 3000.
Regina, bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 6943.
Richibouctou: brise-lames, réparations, (rép. à int. Fowler) 2092.
Rivière Ashouapmouchoan : piliers de dérivation, (sub.) 7169.
Rivière-Blanche, quai, (sub.) 7171, améliorations, (sub.) 7180.
Rivière Fairford, nettoyage du lit de la rivière, (sub.) 7189.
Rivière Jésus: quai, construction, (rép. à int. Léonard) 471.
Rivière Ottawa et tributaires, levé hydrographique des sources, (sub.) 6957.
Rivière Ouelle, jetée, (sub.) 7171.
Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169.
Rivière Qu'Appelle, barrage, (sub.) 7249.
Rivière-au-Renard: brise-lames, (rép. à int. Monk) 1192.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171; (tributaires) canaux de déversement, 7172.
Rivière Sainte-Marie, dragage, (rép. à int. Boyce) 443.
Rivière Saint-Maurice, estacades: coût, recettes, dépenses, (rép. à int. Perley) 1139.
Rivière Saguenay, quais et estacades en amont de Chicoutimi, (rép. à int. Perley) 1028, (rép. à int. Henderson) 1431; jetées et estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7212.
Rivière Saskatchewan du Nord, levés hydrographiques, (sub.) 7190.
Rivière Severn, obstruction, (rép. à int. Grant) 600.
Rivière Thames: exploration, (rép. à int. Clements) 180; dragage, (rép. à int. Clements) 181; travaux pour empêcher débordement, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 804 et suiv.; quais à l'embouchure de cette rivière, (sub.) 7186.
Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (rép. à int. Wilmot) 603.
Rondeau, port, (sub.) 7186.
Rustico, brise-lames à l'île Robertson, (sub.) 7124.
Saint-Alexis, jetée, (rép. à int. Blain) 4003.
Saint-Boniface, édifice public, (sub.) 6932.
Saint-André : écluses, dépenses, (rép. à int. Schaffner) 1427.
Sainte-Anne de Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.
Saint-Hyacinthe : salle d'exercices militaires, (sub.) 6921.
Saint-Jean, N.-B., port, dragage, (sub.) 7135.
Saint-Jean, P.Q., édifice public, (sub.) 6922; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.
St. Mary, édifice public, (sub.) 6927.
Salles d'exercices militaires: construction, coût, (rép. à int. Worthington) 3332.
Salles militaires, construction, (sub.) 6948.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
Sault-Sainte-Marie, cale du gouvernement (rép. à int. Boyce) 441.
Savage-Harbour: à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements ? (rép. à int. Martin) 3141.
Selkirk, édifice public, (sub.) 6932.
Shelburne, édifice public, (sub.) 6915.
Shelmouth, Man., pont, construction, (rép. à int. Roche) 2334.
Sherbrooke : salle d'exercices militaires, (sub.) 6921.

Hyman, hon. Charles S.—*Suite.*

Silverwater, île Manitouline, quai, (sub.) 7186.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Sorel, quai, effondrement, (rép. à mot. Blain pour doc.) 5199.
Station agronomique centrale: recettes et dépenses, (rép. à int. Taylor) 787.
Summerside: brise-lames, soumissions, (rép. à int. Lefurgey) 1426; port, brise-lames, (sub.) 7125.
Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329.
Télégraphes : réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (rép. à int. Blain) 1921; (sub.): île du Prince-Edouard et terre ferme ; Saint-Laurent inférieur et Provinces maritimes, 6961 ; Yukon, 6962 ; île du Cap-Breton, 7208 ; deux stations, système Marconi, raccordement à la Grosse-Ile, 7208; bureau de télégraphe à Athabaska-Landing, 7208 ; ligne télégraphique dans les Provinces Maritimes, 7216 ; ligne télégraphique, de la Descente des Femmes à la rivière du Sacré-Cœur, 7217; réseau du Yukon, 7218.
Terrebonne: quai, construction, (rép. à int. Léonard) 472.
Toronto : dragage, (rép. à int. Macdonell) 4913; nouvel hôtel central des postes, (rép. à int. Macdonell) 5641; construction de casernes près de Toronto, (rép. à int. Macdonell) 5642 ; (sub.) : douane, améliorations, 6929; édifices fédéraux, 6930; salle d'exercice, édifice militaire, hôtel des postes, 6931, 7235; port, entrée est, (sub.) 7189.
Transports: commission, (rép. à mot. Bennett pour doc.) 209, 1146; commission, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 220, (rép. à int. Bennett) 443, 796; commission, frais, (sub.) 7217.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 385, 392; paiements pour services de surcroît, (rép. à int. Foster) 796; comté de Prince, I. P.-E., dépenses, (rép. à int. Lefurgey) 2330; commis et autres employés, appointements, (sub.) 6958; études et inspections, (sub.) 7217; appointements, (sub.) 7218; divers, (sub.) 7249.
Trois-Rivières : salle d'exercices militaires, (sub.) 6922; port, nouveaux quais, (sub.) 7174.
Vancouver, édifice public, (sub.) 6948.
Victoria, C.-A., dragage et déblai de roches, (sub.) 7191.
Westville, édifice public, (sub.) 6915.
Wilson's-Beach : brise-lames, construction, coût, (rép. à int. Ganong) 594, 787.
Wingham: édifice public, coût, (rép. à int. Gunn) 1621.
Winnipeg, (sub.) magasins militaires, nouveau bâtiment pour les immigrants, édifice militaire, quartier des sous-officiers, nouvel hôtel des postes, 6932 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique Canadien, 6940; (sub.): ancien bâtiment pour les immigrants, 7237.
Woodstock, N.B., salle militaire, etc., (sub.) 6915.
Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7737.

Ingram, Andrew B., *Elgin-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 126.
Aylmer, (Elgin), nouveau bureau de poste, emplacement, (mot. pour doc.) 211.
Bateaux à vapeur : inspection, (sub.) 3781 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*
Bestiaux : santé des, (sub.) 2765.
Brevets : registre des, (sub.) 2746 et suiv.
Cabotage : (observ. sur mot. Clarke modifiant loi y relative) 611.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2543 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., 783 ; en comité, 1681 et suiv., 2641 et suiv.; bill (n° 9), idem, 2e l., 855 et suiv.
Compagnies d'asurance : enquête, (mot. pour doc.) 209 ; nomination d'une commission d'enquête, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 2129.
Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, en comité, 2557 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2478-79-80.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3776, 3820 et suiv.
Convenances parlementaires, (rép. à obser. de M. l'Orateur) 3143.
Darrock, Alexander, nomination comme percepteur des douanes, (mot. pour doc.) 211.
Débats : comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2083.
Dépêches : transport dans le comté d'Elgin, (mot. pour doc.) 4095-96.
Documents : dépôt, retard, (int.) 2390.
Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (int.) 176.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2257 et suiv.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1363 et suiv.
Edifice Wood, Ottawa, location, (int.) 191.
Explication sur un fait personnel, par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3146.
Explication sur un fait personnel, discussion sur l'indemnité sessionnelle, article du "World", de Toronto, 2688.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1446 et suiv.
Homesteads : formules de demandes pour inscriptions, employées depuis 1890, (mot. pour doc.) 214, 1910.
Houille : achat de la compagnie Allan, (int.) 4355.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1707, la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1707.
Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, bestiaux, 763 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1272 ; bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l.) 2136.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 697 et suiv.
Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1824 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*
Keech, Hiram, emploi, (int.) 204.
Liddle, David, nomination comme aide-inspecteur des poids et mesures, (mot. pour doc.) 211.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, 3785 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3134 et suiv.
Port-Bruce : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 212, 3596.
Port-Burwell : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 213, 4357.
Port-Stanley : sommes dépensées pour le port, (mot. pour doc.) 212, 4357.
Postes : ministère, (sub.) 417.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3670 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 4216 et suiv.
Téléphones : législation, enquête, frais de témoins, (int.) 221, 332.
Yukon : ordonnances du conseil, (mot. pour doc.) 1393.

Jackson, William, *Elgin-ouest.*
Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (int.) 866.
Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (int.) 865, 1425.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5862 et suiv. amendement au paragraphe "j" de l'article 3, 5868-69, rejeté, 5875 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7497.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1324.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7641 et suiv.
Employés publics : combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat ou de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service, et leur rang ? (int.) 354.
Explication de nature personnelle par l'hon. M. Foster, article de la Presse, 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M Cinq-Mars à la barre de la Chambre), 4907.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5110.
Indiens : bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l. 2135.
Port-Burwell : travaux, (mot. pour doc.) 5314, 5476.
Réserves forestières : (bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3410 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7605 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l' "Arctic," (sub.) 4971 et suiv.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6264.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216) la constituant en corporation, 1ère l., 6545, (motion Crawford) 6718 ; 2e l., 6893 ; comité, 7193, 7462.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5792 et suiv.,

Johnston, Alexander—*Suite.*
amendements au paragraphe " d" de l'article 3, 5807, adoptés, 5809; article 3, paragraphe " d," 6784, 6812 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l, 7510.
Explication de nature personnelle par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5412.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3863 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2987 et suiv.
Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6966 et suiv.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3699 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7107 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1987 et suiv.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*
Bateaux à vapeur: inspection, (sub.) 3782.
Canal de la Trent, (sub.): améliorations sur rivière Holland, 5295 et suiv.
Chambre des communes: règlements, étude, 7832 et suiv.
Chemins de fer: accidents au Canada, (int.) 462; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1676 et suiv., 2631 et suiv., 7275 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7037 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5261 et suiv.
Commerce: rapports, dans quel département compilés, (int.) 599; commerce anglo-canadien: nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (int.) 2145.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (observ.), débat, 3896 et suiv.
Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (int.) 344, 2612.
Dimanche, bill (n° 12), observance, en comité : article 3, paragraphe "d ", 6807 et suiv.; article 3, paragraphe " k," 6815.
Guerre sud-africaine: soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (int.) 1138.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés (sub.), débat sur mot. Paterson, 707.
Marine norvégienne, concurrence, (rép. à observ. Black) 4191 et suiv.
Milice, (sub.): solde et suppléments, 7377 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2715 et suiv.; avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7041 et suiv.
Observatoire magnétique, (sub.) 3777.
Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et poinçonnage, en comité, 7784.
Ottawa: hôtel des postes, (sub.) 7234 et suiv.
Pêcheries: bill (n° 223), taxe de $50 sur les baleiniers, en comité, 7048 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3075 et suiv; présentation d'un nouveau projet de loi, (int.) 4644; pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'article relatif, en comité, 7846 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3047 et suiv.
Québec: ports et rivières, (sub.) 7239 et suiv.
Saint-Jean, P. Q., écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232 et suiv
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7324-7341 et suiv.
Sifflets de brume: inspection, (sub.) 3784.
Steamers, (sub.) : entre l'Angleterre et le Canada, 7758 et suiv.
Steamer " Arctic," enquête sur son voyage, rapport, (débat) 6691 et suiv.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6147 et suiv.
Toronto, observatoire météorologique, déplacement, (int.) 130; hôtel des postes, (sub.) 7235.
Travaux publics: appointements, (sub.), démission de M. Taylor, 7226 et suiv.
Trois-Rivières, port, nouveaux quais, (sub.) 7175 et suiv.

Kemp, Albert E.—*Suite.*

Kennedy, James Buckham, *New-Westminster.*
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7569 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12 concernant l'observance du dimanche, en comité, 5811 et suiv., 5883 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.; article 11, 6462 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6802 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6836; article 3, amendement Bureau, 6838; article 3, amendement Béland, 6842; article 7, 6853 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7416 et suiv.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1561 et suiv.

Knowles, William Erskine, *Assiniboïa-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 21.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6362 et suiv.
Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 961 et suiv.

Lachance, Arthur, *Québec-centre.*
Compagnie de Québec et du lac Huron, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité et 3e l., 3523.

Lake, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 108.
Blé : inspection à Winnipeg, (int.) 5126.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1905 y relative, en comité, 2658 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7036 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifique : choix des terres de sa concession, délivrance des titres, (int.) 342.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2418 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, (int.) 436.
Dépêches, transport entre Arcola et Regina, (int.) 5128.

Lake, Richard S.—*Suite.*
" Der Nordwester ", paiements, (int.) 1026.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "s", 6826.
Disraéli, quai, (sub.) 7146, 7157.
Douanes, (sub.) : appointements et dépenses, 524 ; dépenses casuelles, création de ports d'entrée dans l'ouest, (int.) 7726 et suiv.
Edmonton, bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7238.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7633 et suiv.
" Free Press ", du Manitoba, paiements, (int.) 1026.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5100 et suiv.
Grains : demandes pour modification de l'acte d'inspection, (int.) 1009.
Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (int.) 1731 .
Homesteads : inscriptions de homesteads enregistrés de 1872 au 31 décembre 1905, (mot. Lake pour doc.) 216; autorisations à demander inscriptions de homesteads, (mot. pour doc.) 217; demandes d'inspection par propriétaires désirant obtenir leurs titres, (mot. pour doc.) 444.
Immigration : agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1413 et suiv.; immigration des Iles britanniques, règles (int.) 1722.
Indiens : réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (int.) 342; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et pensionnats, 1126 et suiv.; (sub.) : études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 979 et suiv.; Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1289 et suiv.; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, en comité, 5560 et suiv.; Indiens du groupe Pasqua, abandon de terres, (int.) 5638.
Métis : cession de leurs scrips, (observ.) 7578, 7787.
Moberley, H. J., emploi, (int.) 6984.
Nelson, John, emploi, (int.) 194, 470.
Ottawa, (sub.): édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6906 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6914.
Phares: construction, et aides à la navigation, 5056 et suiv.
Postes: receveurs de la poste, appointements, (sub., (observ. sur int. Blain) 7658.
Recensement quinquennal dans l'ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7645-46 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2905 et suiv., 3422 et suiv.
Saskatoon, édifice public, (int.) 6945.
Substances alimentaires: falsification, répression, (sub.) 2686.
Sutherland, Charles, emploi, (int.) 194, 470.
Télégraphe: bureau à Athabaska-Landing, (sub.) 7208 et suiv.
Terres fédérales: ci-devant réservés pour coupe du bois et du foin, accordées comme homesteads, (mot. pour doc.) 444; terres concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 941 et suiv.; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3241, 3243 et suiv.; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4009 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, (débat sur motion Borden pour comité d'enquête) 4358 et suiv.; vente de terres de plus de 160 acres, depuis le 1er janvier 1905, (int.) 5637.
Travaux publics: appointements (sub.), démission de M. Taylor, 7225 et suiv.
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 6938 et suiv.; station postale au nord de la voie du Pacifique canadien, 6941.
Yukon, (sub.): frais de séjour des magistrats, 7738.

Lalor, Francis Ramsay, *Haldimand.*
Assurances sur la vie: l'enquête à ce sujet devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie ? (int.) 195.
Canal Welland: améliorations, pont n° 11, etc., (int.) 598; ponts d'Allansburg et de Market-Crossing, et passage sous le canal, à Welland, (int.) 599.
Chemins de fer: bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 843 et suiv.; bill (n° 62 modifiant la loi de 1903, en comité, 7280, 7312 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7204 et suiv.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) 2206.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5818 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 524 et suiv.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1367 et suiv.
Grande-Rivière: dragage, (int.) 598.
Immigration: agents, appointements, contrat avec la "North Atlantic Trading Company", etc., (sub.) 1721 et suiv.
Indiens, (sub.): Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1285 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 727 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3130 et suiv.
Port-Colborne: élévateur, construction, (int.) 597.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6999 et suiv.
Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 806.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*
Canal de Cornwall: hâlage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (int.) 790.
Cannington : receveur de la poste, distribution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2549 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1re l., 18; 2e l., 475; comité, 484, 872; (mot. pour remplacer M. Lefurgey par M. Bergeron dans le comité spécial) 1034.
Chambre des communes: présidence, inventaire des fournitures et de l'ameublement, correspondance, etc., (mot. pour doc.) 2337-38, 5314, 5669; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat, sur mot. Laurier) 7675, 7682, 7688 et suiv.

Lancaster, Edward A.—*Suite.*

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relatif, 1re l., 17; 2e l., 473; comité, 475; 3e l., 809; bill (n° 8), idem, 1re l., 18; 2e l., 361, 501, 875; bill (n° 9), idem, 2e l., 832 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2637 et suiv., 4174 et suiv., 6365 et suiv.; 7262 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5595 et suiv., 6232 et suiv., 6788 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173), en comité, 6215 et suiv.; 3e l., 6885 et suiv.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4498 et suiv.
Chutes Niagara: utilisation de la force hydraulique, correspondance, (int.) 346.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7471 et suiv.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4647 et suiv., 4657 et suiv.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3322.
Cour d'échiquier: bill (n° 156), 2e l. et comité, 3615 et suiv.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 9, 6432 et suiv.; article 11, 6488, 6501 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 7, 6848 et suiv.; amendement, 6855; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.
Dragueurs : sous la direction des ingénieurs Lafleur et Cowie, (int.) 4261-62.
Dragueur "Fielding", coût, (int.) 4812.
East-Romans, directeur de la poste, renvoi et remplacement, (int.) 795, (mot. pour doc.) 1253.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1388 et suiv.
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2233 et suiv.
Indiens: écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (observ. sur int. Armstrong) 3331.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5575 ; en comité, 6194 et suiv.
Peer, Jean-Albert, bill (n° 169) pour lui faire droit, en comité, 5070, 5583 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3116 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 909.
Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) pour lui faire droit, en comité, 5070.
Preuve: bill (no 68) modifiant la loi y relative, en comité, 1313 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4052 et suiv., 6152 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l., 6489 et suiv.
Travaux publics : ministère, (sub.) 389 et suiv., 408 et suiv.
Vaughan, William Napoléon, bill (n° 180), pour lui faire droit, en comité, 6189 et suiv.

Lanctot, Roch, *Laprairie-Napierville.*

Camp militaire à Sherbrooke, (int.) 2797.

Lapointe, Ernest, *Kamouraska.*

Intercolonial : gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (int.) 1028; attributions de F. J. Logo, chef-mécanicien, (int.) 2609.

Laurence, Frederick A., *Colchester.*

Chemins de fer, subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7030 et suiv.
Intercolonial : accident de Belmont, enquête et réclamations, (int.) 1027 ; (observ.) 7717 et suiv.
Steamer "Rembrandt", charbonnier, perte, enquête à ce sujet, (int.) 1914.

Laurier, tres honorable sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat), 52 ; motion demandant que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général, 127.
Agriculture : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 383 ; comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1200 ; comité, (mot. pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354, pour remplacer M. Lachance par M. Fortier, 4558.
Ajournement, (Dominion Day), (motion) 6718.
Alaska : frontière, difficultés, (rép. à observ. Thompson) 5315.
Américains : établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (rép. à int. Taylor) 356, 433.
Auditeur général, rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 8 ; (dépôt) 128, 174, (rép. à mot. Foster pour doc.) 502.
Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes ? (rép. à int. Bennett) 442 ; ses relations professionnelles avec compagnie des tramways de Toronto, (rép. à int. Lennox) 3333 et suiv.
Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve y relatives, (rép. à int. Gervais) 7669.
Bétail canadien : interdiction en Angleterre, (rép. à int. Sproule) 186.
Bibliothèque : comité de la, nomination, (mot.) 173 ; pourquoi n'y a-t-il pas d'employés à la bibliothèque, le dimanche après-midi ? (rép. à int. Hughes) 2294.
Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892 et suiv.
Blé : inspection à Winnipeg, (rép. à int. Lake) 5126.
Bois, mesurage et inspection, (sub.) 7756.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (rép. à observ. Macpherson) 5460 et suiv.
Cabotage: (observ. sur mot. Clarke modifiant loi y relative) 611 et suiv.
Caisses d'épargnes postales, (rép. à int. Sinclair) 1141.
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (rép. à int. Ward) 2691 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: études topographiques, coût, (rép. à int. Monk) 347.
Canal de la Trent : rupture, (rép. à int. Hughes) 608; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O. Connell, (rép. à int. Hughes) 609.
Canal Welland: améliorations, pont n° 11, etc., (int. Lalor) 598; pont d'Allansburg et

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

de Market-Crossing, passage sous le canal, à Welland, (rép. à int. Lalor) 599.
Canon du midi: service, (sub.) 431.
Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (rép. à int. Kemp) 344.
Chambre des communes : revision du règlement, comité spécial à cette fin, (mot.) 260; séances, erreur dans le procès-verbal, (rép. à observ. Borden) 1006; mot. pour préséance des mesures du Gouvernement le lundi) 1301; séances du matin, (mot.) 5644; ameublement de l'appartement du président, (rép. à mot. Lancaster pour doc.) 5669 ; revision du règlement, rapport du comité nommé à cette fin, (mot. pour renvoi au comité spécial de la Chambre) 7250; employés du bureau de distribution, augmentation de leurs appointements, rapport du comité des impressions à ce sujet, (mot. pour renvoi à la commission d'économie interne) 7251-7254 et suiv.; ordre des affaires, (mot.) 6718, 7384; règlements de la Chambre, (mot. pour étude du rapport du comité spécial chargé de les remanier) débat, 7670 et suiv.; 7817 et suiv.
Chemins de fer: accidents au Canada, (rép. à int. Kemp) 463; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1662 et suiv.; bill (n° 8), (rép. à observ. Borden au sujet du progrès de ce bill) 4680; bill (n° 17) modifiant la loi de 1903, (rép. à observ. Lennox au sujet du progrès de ce bill) 4646, 4681; (mot. pour adjoindre MM. Dugas et Pringle au comité chargé d'étudier le bill (n° 62) 4558; sera-t-il voté des subventions au cours de cette session? (rép. à int. Borden) 5669; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6313 et suiv., 6349.
Chemins de fer et Canaux, comité, (mot. pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2326; embranchements, bill (n° 75), en comité, 5596 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : commission du, rapport, impression, dépôt, (rép. à int. Borden) 129, 220; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, et entre Québec et Moncton, (rép. à int. Crocket) 434; expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (rép. à int. Monk) 462; adjudication des travaux, (rép. à int. Borden) 679, 1002, 1007, 1518; construction de deux sections, soumissions, (rép. à mot. Schell pour doc.) 4137.
Chinois: réduction de la taxe, (rép. à int. Smith) 1035.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 624 et suiv.
Chutes Niagara: utilisation de la force hydraulique, correspondance, (rép. à int. Lancaster) 346; conservation, pétitions à cette fin, (rép. à int. Cockshutt) 1140.
Comités permanents, (mot.) 7; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot.) 12; substitution de membres, (mot.) 1724; mutations, (mot.) 5206.
Commerce: ministère, (sub.) 418 et suiv.; rapports, dans quel département compilés, (rép. à int. Kemp) 600; commerce anglo-canadien: nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (rép. à int. Kemp) 2146; agences, (sub.) 7753, 7772.
Commission des eaux limitrophes: négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (rép. à int. Borden) 585.
Commission géologique: appointements, (sub.) 421 et suiv.
Compagnie dite "Alberta Land Company," ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du "Globe," comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (rép. à int. Borden) 2080.
Compagnies d'assurance : commission d'enquête instructions données aux commissaires, services d'un conseil, (rép. à observ. Borden) 10; décret du conseil instituant commission d'enquête, instructions aux commissaires, (dépôt) 12; l'enquête devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie? (rép. à int. Lake) 195; frais de la commission, (sub.) 316 et suiv.; porteurs de polices au Canada, protection, (rép. à int. Martin) 435; compte rendu sténographié des dispositions à l'enquête, (rép. à int. Borden) 2000.
Compagnie d'assurance "British America," bill (n° 198), en comité, 5636.
Compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", officiers accusés de vol et de faux, (rép. à int. Martin) 435.
Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5634 et suiv.
Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (rép. à int. Alcorn) 1622; demandes de terrains par les anciens employés, (débat sur mot. McCraney pour doc.) 3842 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7197 et suiv.
Compagnie dite "Macdonald Iron Company", Yukon, paiements à elle faits, (rép. à int. Taylor) 7256.
Compagnies de messageries, bill (n° 82) renvoie au comité, (rép. à observ. Borden et Alcorn) 4645.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, décrets et contrats à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2143 et suiv.; (débat sur mot. Foster demandant qu'il soit mis fin aux dits contrats ou marchés) 2433 et suiv., 2472.
Compagnie dite "Standard Trust Company", bill (n° 147) y relatif, 2e l., 2790-91.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2784 et suiv., 4646 et suiv.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3832 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4050.
Compagnie Woods : paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 1420.
Comptes publics, (dépôt) 129; comité des comptes publics, (mot. pour que M. Maclean (Lunenburg) remplace M. Carley comme membre) 433.
Conseil privé du roi au Canada : bureau, appointements et dépenses, (sub.) 370.
Cour suprême : nomination d'un juge *ad hoc*, vacance, (rép. à int. Monk) 3152, 4008.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1745 ; message au Sénat, (mot.) 2384.

Japon: traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, dépôt, (rép. à int. Borden) 130, 1418, 3435, 5896; victimes de la famine, envoi de farine par le Canada, (sub.) 325 ; traité, documents y relatifs, (dépôt) 1999.

Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1825 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13) (rép. à observ. Lennox au sujet du progrès de ce bill) 4645; juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution) 5133 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), mot. pour comité, 5499; en comité, 5517 et suiv.; quand se continuera débat sur le bill (n° 13) ? (rép. à int. Lennox) 5668.

Justice: administration, (sub.) 504 et suiv.

Lac Balsam: voie fluviale de là vers le nord, (rép. à int. Hughes) 607.

Lac Cecebe: phare, (rép. à int. Bennett) 438.

Lac Saint-François, îles: combien, à qui? etc.; (rép. à int. Bergeron) 7854.

Lamont, John D., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329, 2771, 3326.

Langevin, sir Hector, décès; éloge, 5209.

Législation comparée, association de, contribution: (sub.) 7741 et suiv.

" Leslie & Company ", paiements faits à cette maison, (rép. à int. Taylor) 7256.

Lethbridge: grève des houilleurs, (rép. à int. Verville) 592.

Lévis: bassin de radoub trop petit, (rép. à int. Carrier) 4818 ; gare de l'Intercolonial, pavage, coût, (rép. à int. Paquet) 4820.

Lewis, Jameison Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2899 et suiv.

Magog: érection d'un bureau de poste, (ré. à int. Worthington) 353.

Main-d'œuvre étrangère: loi y relative, jugement du juge Anglin, appel, (rép. à int. Taylor) 355.

Messages de Son Excellence : Budget, 128; commission de régie interne, nomination, 128.

Mesures du Gouvernement : priorité, (mot.) 2881, 4678.

" Military Gazette ", publication, (rép. à int. Clements) 601.

Ministère : changements, explication, (rép. à int. Borden) 233, (observ.) débat, 260 et suiv.; changements, (exception) 4642.

Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer le droit, (débat sur mot. Lennox) 1756, 1764 et suiv., 2870 et suiv.

Monnaie d'argent: des Etats-Unis, retirée de la circulation, montant, (rép. à int. Blain) 1618; monnaies d'argent usées, rachat, (rép. à int. Martin) 345.

Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716.

Mugford, John C., réclamation, (rép. à int. McLean) 604.

Naturalisation, lois de, dans colonies de l'empire, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1519.

O'Gorman, John, emploi, (rép. à int. Elson) 1139.

Pâques, ajournement, (mot.) 1301.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 2e l., 2570, 3050 et suiv.; présentation d'un nouveau projet de loi, (rép. à int. Borden) 4644; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142), (rép. à observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4679; (rép. à mot. Taylor demandant une pension pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4680; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7844 et suiv.

Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (rép. à observ. Boyce) 5572.

Pinette, I.P.-E., port, dragage, (rép. à int. Martin) 344.

Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 582 et suiv.

Port-Burwell: travaux, (rép. à mot. Jackson pour doc.) 5314.

Port-Colborne: dragage, brise-lames, élévateur, (rép. à int. Bennett) 464; élévateur, construction, (rép. à int. Lalor) 598.

Postes : présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (rép. à int. Monk) 3676.

Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (rép. à int. Taylor) 1421.

Preston, W. T. R., 5e rapport du comité d'agriculture à son sujet, (rép. à mot. Monk demandant mise à l'étude) 4260 ; (débat sur mot. Monk pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin, et amendement Laurier à l'encontre) 4559-69-80 et suiv.; (amendement Laurier mis aux voix et adopté) 4640-41.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant; ce bill sera-t-il adopté à la présente session? (rép. à int. Borden) 6288, 6863 ; en comité, 7001 et suiv.

Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, frais, (sub.) 324.

Prorogation : aura-t-elle lieu le 12 juillet? (rép. à int. Sproule) 7817 ; retard, (rép. à int. Henderson) 7917.

Québec (ville : pont, frais de construction, etc., (rép. à int. Monk) 350 ; directeurs de la compagnie du pont, (rép. à int. Monk) 351, subventions payées à ladite compagnie, (rép. à int. Monk) 462 ; rocher, danger d'écroulement, (rép. à int. Lavergne) 3142, (rép. à int. Bergeron)3233.

Réassurance : réserve, (rép. à int. Henderson) 1019.

Remèdes : falsification, comité d'enquête à ce sujet, (mot. pour remplacer M Lennox par M. Bergeron comme membre de ce comité) 3228.

Remèdes brevetés : interdiction ou contrôle de la vente, (rép. à int Sproule) 189.

Renfrew-nord, vacance, (rép. à int. Taylor) 6287.

Représentation : des provinces au parlement, (rép. à mot. Fowler pour discussion de la mot. Hughes à ce sujet) 4681.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2909 et suiv., 3416 et suiv., 3500, 3634.

San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville, secours par le gouvernement canadien. (rép. à int. Bole) 1805.

Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (rép. à int. Boyer) 1028.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 3e l., 7389 et suiv.
Creek McLaren : chaussée, (rép. à int. Clements) 609.
Débats, comité des : nomination, (mot.) 129; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082.
Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (rép. à int. Stockton) 194, 222.
Députés : nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (rép. à int. Sproule) 222; nommés à des charges lucratives depuis 1867, (rép. à int. Bergeron) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760, 5774, 5793 et suiv.; article 4, 5901 et suiv.; sur proposition d'amendements à l'article 5, 5930-40 et suiv.; article 6, 5961 et suiv.; article 9, 6425 et suiv.; article 11, 6482 et suiv.; articles 2 et 3, 6779 et suiv.; article 3, amendement Béland, 6841 et suiv., réimpression du bill avant 3e lecture, (rép. à int. Borden) 6861; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant la présente session ? (rép. à int. Monk) 7258; à quand la prochaine discussion du bill ? (rép. à int. Maclean) 7384; 3e l., amendement Ross, 7396; amendements du Sénat, 7907 et suiv.
Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 13 et suiv.; (rép. à int. Borden) 1007, 1303 et suiv.; (rép. à int. Borden) 2000; (rép. à int. Foster) 2220.
Dragage : dans la province d'Ontario, soumissionnaires, (rép. à int. Bennett) 2792.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2260 et suiv.
Edifices publics : entretien et nettoyage, (sub.) 431.
Elections partielles au sujet desquelles M. l'Orateur a émis ses mandats, quand auront-elles lieu ? (rép. à int. Borden) 7916.
Employés publics : occupations étrangères à leurs fonctions, destitution, (rép. à int. Walsh) 473; combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat ou de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service et leur rang, (rép. à int. Jackson) 354; employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien ? (rép. à int. Sproule) 1729.
Emprunts temporaires, (rép. à int. Borden) 176.
Examinateurs du service civil : appointements et dépenses, (sub.) 432.
Explication sur un fait personnel par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3146; explication sur un fait personnel par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4823 et suiv.; 4905 et suiv.; 5216 et suiv.; 5399 et suiv.; 5435 et suiv.; 5444 et suiv.; (amendement demandant que M. Cinq-Mars soit censuré et rappelé à la barre de la Chambre) 5448; adopté, 5453; (motion demandant rappel de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre pour que M. l'Orateur lui donne communication de l'amendement) 5454; (motion demandant que M. Cinq-Mars soit autorisé à se retirer) 5454.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Expositions: somme supplémentaire requise, (sub.) 315.
Finances: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380.
"Free Press", de Winnipeg, paiements à ce journal, (rép. à int. Schaffner) 5894.
Fruits: destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1440 et suiv.
Gendarmerie royale du Nord-Ouest: bureau du contrôleur, (sub.) 372; gendarmerie royale, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5088 et suiv.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, appointements et dépenses, (sub.) 369, 432.
Grains, inspection générale, (sub.) 7754; grains du Manitoba, inspection, (sub.) 7754.
Grande-Rivière: dragage, (rép. à int. Lalor) 598.
Grande-Vallée: quai, coût, (rép. à int. Monk) 353.
Halifax: arsenal maritime, cession au Gouvernement, (rép. à int. Hughes) 1045.
Haut commissaire du Canada en Angleterre: bureau, appointements et dépenses, (sub.) 419.
Honneurs conférés sur proposition du Gouverneur général, sans l'avis des ministres, (rép. à int. Sproule) 7670.
Ile Hope: bois coupé par Manley Chew, (rép. à int. Bennett) 435.
Ile du Prince-Edouard, dragage, surintendant, (rép. à int. McLean) 341; nouvelle drague, (rép. à int. Martin) 344; chemin de fer, embranchement de West-Cape, (rép. à int. Lefurgey) 601; chemin de fer, prolongement, (rép. à int. Martin) 461; service de steamers, (rép. à int. Martin) 461; chemin de fer, réclamations contre, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (rép. à int. McLean) 605.
Immigrants: immigrants mécontents, départ, (rép. à int. Sproule) 3151; immigrants venant du Royaume-Uni, débat sur mot. Smith, (suite) 7913-14.
Immigration: agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (rép. à int. Verville) 1030; immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7752.
Impressions, comité mixte des, nomination, (mot.) 174.
Imprimerie de l'Etat, employés touchant moins de $12 par semaine, (rép. à int. Stewart) 7256.
Imprimeurs anglais: plaintes, (rép. à int. Verville) 590.
Indiens, (sub.) : Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1267 et suiv.
Ingénieur consultant général du Gouvernement: appointements et dépenses, (sub.) 432.
Institut impérial de Londres: étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 325.
Intercolonial: situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 131; huile d'éclairage, achat, (rép. à int. Fowler) 465; station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (rép. à int. Paquet) 602; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de transport, (rép. à int. Paquet) 602.
Intérieur: ministère, (sub.) 376 et suiv.; rapport, dépôt, (rép. à mot. Borden pour doc.) 502, rép. à int. Borden) 503.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Sénat: vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Fowler) 1027; Sénat, revision de sa constitution (débat sur mot. McIntyre) 2362 et suiv.;

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1844 et suiv.; nombre d'employés, (rép. à mot. Sproule pour doc.) 1925 ; bill (n° 143), (rép. à observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4679.

Serments d'office, prestation, (bill n° 1) 4.

Session, tardive, (rép. à observ. Borden) 8 et suiv.; session d'automne, (observ.) 9 et 10.

Steamers, service, (sub.) : entre l'Angleterre et le Canada, 7757 ; entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7796; entre Saint-Jean et ou Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765 ; entre Victoria et San-Francisco, 7768; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 7768 ; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7768 ; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769 ; entre Sydney et la baie Saint-Laurent, 7769 ; entre le Canada et le Mexique, 7769 ; entre Annapolis et Londres ou Hull, (Ang.), 7770 ; entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland, 7770 ; entre Port-Essington et les îles de la Reine-Charlotte, 7770 ; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7770 ; entre Newcastle, Neguac et Escummac, 7771 ; entre le Canada et l'Australie, 7771 ; voyage du "Yoruba," de Montréal à la Havane, juin 1905, 7772 ; service entre la terre ferme et l'île Pelée, 7772; entre Québec et l'île d'Orléans, 7773; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (rép. à int. Borden sur mot. Laurier) 3676, motion Laurier 3713, amendement Borden, 3721, débat, 3713-21 et suiv., 3750 : amendement Borden mis aux voix et rejeté, 3762,-63-64, motion Laurier mise aux voix et adoptée, 3764-65 ; nomination du comité d'enquête, (mot.) 4001.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 3479 et suiv.

Subsides : (mot. pour comité) 128.

Sutherland, George M., emploi, (rép. à int. Boyce) 2329, 2771, 3326.

Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (rép. à int. Monk) 2306.

Taxe de capitation, ($2), sur voyageurs se rendant aux Etats-Unis, (rép. à int. Ingram) 334.

Télégraphes : comité, rapport, nouveau comité, (rép. à int. Macdonell) 1013 ; expropriation de lignes au Manitoba, (rép. à int. Roche) 6418.

Téléphones : séances du comité spécial, (rép. à int. Maclean) 130 ; législation, enquête, frais de témoins, (rép. à int. Ingram), 221, 333 ; législation à être soumise à la Chambre, (rép. à observ. Maclean) 361, (rép. à int. Maclean) 586 ; expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (rép. à int. Roche) 3331 ; réseau du gouvernement du Manitoba, bill (n° 133), (rép. à observ. Roche au sujet du progrès de ce bill) 4683.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4304; (rép. à int. Lennox) 4358 ; en comité sur bill (n° 81) 6147 et suiv.

Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en faire le choix, (débat sur mot. Roche) 1088 et suiv.; achat de de terres par des compagnies, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1925 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3007 et suiv.; rapport de M. Speers, etc., (rép. à mot. Borden pour doc.) 3152; achat de terres par des compagnies, syndicats, etc., (rép. à mot. Borden pour doc.) 3358; terres affectées à la colonisation, (rép. à mot. Borden pour doc.) 4134; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4793 et suiv.

Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (rép. à int. Martin) 345.

Toronto, observatoire météorologique, déplacement, (rép. à int. Kemp) 130.

Travail: bureau canadien du travail à Londres, fausses informations fournies, (rép. à mot. Macdonell pour adoption des vues exprimées par M. Smith à cet égard) 4681.

Travaux publics: ministère, (sub.) 396 et suiv.

Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 656.

Wagner, Philip: emploi, destitution, (rép. à mot. Fowler) 5740 et suiv.

White, hon. Peter, décès, éloge, 2607.

Wood Island, I. P.-E., brise-lames, réparations, (rép. à int. Martin) 344.

Yukon: bill (n° 153) relatif aux lois minières y applicables, en comité, 3510 et suiv.; administration, (sub.) 6071 et suiv.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," absence lors du vote sur motion Foster, entrefilet de "La Presse," explication de nature personnelle, 2689.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5760 et suiv., 5781 et suiv.; 5842 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5868, rejeté, 5868 ; amendement au paragraphe "o" de l'article 3, 5884, rejeté, 5890; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5930-52; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, rejeté, 6440; article 10, 6447 et suiv.; article 11, 6459 et suiv., 6508 et suiv.; amendement, 6538, rejeté, 6538; article 2, 6736 et suiv., amendement, 6739 et suiv., rejeté, 6770; article 3, 6741 et suiv.; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7017 et suiv.; 3e l., 7406; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491-96; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7527-42 et suiv.; paroles à l'adresse de M. E. M. Macdonald à l'assemblée de Montréal, (rép. à explication de M. Macdonald sur fait personnel) 7855.

Explication de nature personnelle par l'hon. M. Foster, article de "La Presse," 26 mai 1906, (débat sur mot Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4832 et suiv.; 4908 et suiv.

Intercolonial, (sub.): agrandissement des installations à Lévis, 5489 et suiv.; double voie sur partie du parcours, 5490.

Livres: importés, droits, (int.) 4356.

Québec: rocher, danger d'écroulement, (int.) 3141.

Lavergne, Louis, *Drummond et Arthabaska.*
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," absence de M. Armand Lavergne lors du vote sur motion Foster, entrefilet de "La Presse," (observ. sur explication de M. A. Lavergne) 2689.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité; article 3, 5900; proposition d'amendement, fabrication du sucre et du sirop d'érable, travail le dimanche, 5900; proposition réservée) 5900.
Milice: uniformes pour le 80e régiment, de Nicolet, (int.) 7912.

Law, Bowman Brown, *Yarmouth.*
Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2624.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 5043 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4975 et suiv.

Lefurgey, Alfred A., *Prince-est, I.P.-E.*
Beurre: fabriqué à Nappan et à Mabou, par le Gouvernement, (int.) 5310.
Canal de la Trent, (sub.): améliorations sur rivière Holland, 5298 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2660; études et inspections, (sub.) 5302 et suiv.
Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (int.) 1616.
Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157), en comité, 4507 et suiv.
Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129) la constituant en corporation, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6208, 6211.
Documents: dépôt, retard, (int.) 2390.
Edifices publics: destruction par incendie, (int.) 600.
Forage: essais dans l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse, (sub.) 6134 et suiv.
Goélette "Mathilda", sauvetage, (int.) 2611.
Goose-Harbour: pose de bouées, (int.) 3838.
Higgin's-Shore, I.P.-E., quai, construction, (int.) 590.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, embranchement de West-Cape, (int.) 601; propriété Hodgson, acquisition, (mot. pour doc.) 1431; réclamation Haney, (int.) 1616; service des convois, (int.) 1617; vente des journaux sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2330; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int.) 2611, 5669; reconstruction des ateliers, (int.) 2799; tarif sur chemin de fer de l'I.P.-E., (mot. pour doc.) 3024; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.) 5204; chemin de fer de l'I.P.-E., soumission pour la vente des journaux à la gare de Charlottetown, (int.) 6417.
Immigration: agences, (sub.) 5664.
Intercolonial: tarif d'entier parcours, (mot. pour doc.) 3024; (sub.): améliorations à Halifax, 5197 et suiv.; à Pictou, 5200.
Miminigash, brise-lames, réparations, (int.) 207; port, dépense, (mot. pour doc.) 2337.
Miscouche, I.P.-E., batture, bouée, (int.) 601.
Pêche: permis accordés dans le comté de Queen, (int.) 4264.
Pêcheries: juridiction, (int.) 794, (mot. pour doc.) 1031, 3152.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*
Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1170 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4036 et suiv., 4878 et suiv.; 4928 et suiv.
Summerside: brise-lames, soumissions, (int.) 1426.
Terres fédérales: terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (int.) 1426, (mot. pour doc.) 1799.
Travaux publics: comté de Prince, I.P.-E., dépenses, (int.) 2330.

Lemieux, hon. Rodolphe, *Gaspé, Nicolet.*
"Appeal to Reason", journal, interdiction levée, (rép. à int. Barr) 5753.
Archives, (sub.), 7582 et suiv., services de M. Doughty, 7582 et suiv.
Birnie, district de: facilités postales, (rép. à int. Roche) 5128.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3773, 3814 et suiv.
Copper-Cliff, service postal, amélioration, (rép. à int. Boyce) 7913.
Dépêches: transport entre Arcola et Regina, (rép. à int. Lake) 5129.
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3548 et suiv.
Elections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi? (int.) 3837.
Grande-Vallée: quai, explication de nature personnelle par M. Monk, (observ.) 3893 et suiv.
Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, immigration belge, (sub.) 1694.
Juges: du Manitoba, traitements, (mot. pour comité sur projet de résolution) 4265.
Lamont, M. J. H., représentant du ministère public, honoraires, (rép. à int. Wright) 1013.
Libération conditionnelle: d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (rép. à int. Bergeron) 4262.
McRae, Edmund, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (rép. à int. McLean) 7122.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2716.
Ottawa: hôtel des postes, employés touchant moins de $12 par semaine, (rép. à int. Stewart) 6416.
Police fédérale: rapport, (dépôt) 277.
Postes: taxe sur périodiques américains, (rép. à int. Taylor) 5758; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (rép. à int. Blain) 7655 et suiv.
Québec, province: ligne de division entre cette province et le Labrador, ou entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (rép. à int. Morin) 6004 et suiv.
Représentation de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (rép. à int. Fowler) 1921.
Saint-Jean, N.-B., service postal, amélioration, (rép. à int. Daniel) 7913.
Steamers, service, (sub.): entre Québec et le bassin de Gaspé, (rép. à int. Foster) 7769.
Système métrique, (sub.): série de conférences, 2681 et suiv.
Travail, département du, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7653; impressions, papeterie, y compris "Gazette du Travail", etc., 7653; titres décernés à des employés, (rép. à int. Blain) 7654.

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6507 et suiv.; 3e l., amendement Ross à article 4, 7432; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7521, 7527.

Lennox, Haughton, *Simcoe-sud.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 98.
Aylesworth, hon. A. B., ses relations professionnelles avec la compagnie des tramways de Toronto, (int.) 3333.
Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4994 et suiv.
Camp militaire: projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (int.) 5643.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 496 et suiv.
Canal de Newmarket: projeté, études, estimation du coût, (int.) 1618.
Canal de la Trent, (sub.): achat d'un remorqueur, 5494 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 17) modifiant loi de 1903, 1re l., 258; 2e l., 915; (mot. pour renvoi au comité, 918; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4646, 4680; bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 839 et suiv.; bill (n° 62), discussion en comité, explication de nature personnelle par M. Lennox, compte rendu du "Daily Star" de Toronto, 1808; en comité, 2648 et suiv.; courriers dans York-nord, (int.) 341; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, comité, 1639 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1181 et suiv., 1344 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) en comité, 5360.
Code pénal de 1892, bill (n° 155) le modifiant, 2e l. et comité, 3176 et suiv.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, frais, (sub.) 320 et suiv.
Compagnie d'assurance dite "Sterling" sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 1517; 2e l., 1717; (int.) 3316; comité et 3e l., 5634-35.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4648 et suiv., 4867 et suiv.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.
Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (mot. pour doc.) 166, 220, 738; (int.) 223.
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur motion Blain) 3540 et suiv.
Députés: présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (rép. à int. Henderson) 208.
Documents: dépôt, retard, (observ. sur int. Ames) 2299.
Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5220 et suiv.
Explication sur un fait personnel, par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5417 et suiv.
Explication sur un fait personnel, par M. Macpherson, article du "News", de Toronto, (débat) 3147 et suiv.

Lennox, Haughton—*Suite.*

Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4117.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5108 et suiv.
Ile-aux-Grues, passes, creusage et élargissement, (rép. à int. Pâquet) 207.
Immigration: agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, la "North Atlantic Trading Company", (sub.) 1704 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5329 et suiv.; 5361 et suiv.
Indiens du Sang: réserve, rapport, (mot. pour doc.) 3807.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 690.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 5185 et suiv.
Juges: juges des cours provinciales, paiements à eux faits, (mot. pour doc.) 214; traitements et travaux des juges, (mot. pour doc.) 797; bill (n° 13) modifiant loi de 1905 concernant juges des cours provinciales, 1re l., 20; 2e l., 890; que sera-t-il fait de ce bill? (int.) 5208, 5314; en comité, 5499; juges et cours de comté, nombre, (rép. à int. Lennox) 1194; abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (int.) 1805; dates des commissions nommant certains d'entre eux, etc., (int.) 2097; (observ. au sujet du progrès du bill (n° 13) 4645; que sera-t-il fait du bill (n° 13)? (int.) 5208; quand se continuera la discussion au sujet du bill (n° 13)? (int.) 5668.
Manitoba: extension des limites, (rép. à int. Roche) 205.
Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer la profession d'avocat, (mot.) débat, 1752; suite du débat, remise à plus tard, (mot.) 2130; suite du débat, 2802 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 2e l., 2570 et suiv.
Phares: construction et aides à la navigation, (sub.) 5047 et suiv., 5087 et suiv.
Postes: factage rural, (mot. pour doc.) 166, 220, 738, 1626; (int.) 223; transport des dépêches, (sub.) 553 et suiv.
Québec: prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4924 et suiv.
Steamers, service: établissement d'un service de transatlantiques, (rép. à int. Armstrong) 204.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4934 et suiv., 4976 et suiv.
Subventions aux provinces, rajustement, conférence à ce sujet, (rép. à int. Parmelee) 201.
Tarif de 1897, bill (n° 175) le modifiant, en comité, 5228.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1995 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4054 et suiv., (int.) 4358.
Travaux publics: ministère, (sub.) 387.
Verret, M. Hector, appointements, (sub.) 7654.
Yukon: bill (n° 153) relatif aux lois minières y applicables, en comité, 3513.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*

Baril, Alfred, emploi à Sorel, (int.) 865.
Dépêches : transport à Saint-Hypolite, (int.) 3331.
Juges : faisant partie de compagnies d'affaires, etc., circulaire à eux adressée par le ministre de la Justice, (int.) 1627.
Montmagny, receveur de la poste, (int.) 3492.
Payette, Philias, réclamation, (int.) 5454.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul : gardiens, apointements, (int.) 471, salaire des employés, augmentation, (int.) 2331.
Rivière Jésus : quai, construction, (int.) 471.
Sainte-Thérèse : bureau de poste, recettes et dépenses, (int.) 2791.
Terrebonne : quai, construction, (int.) 471; bureau de poste, recettes et dépenses, (int.) 2791.

Lewis, Edward Norman, *Huron-ouest.*

Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 11, 6524.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6040.
Marine marchande du Canada : (observ.) débat, 1201 et suiv.

Logan, Hance J., *Cumberland.*

Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6345 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, 7032 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Ingram, indemnité sessionnelle, article du "World", de Toronto, (observ.) 2688.
Intercolonial : situation financière, (débat sur observ. Emmerson) 288 et suiv.; permis de circulation, dépositions, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 363.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 636.

Loggie, William Stewart, *Northumberland, N.-B.*

Chemin de fer Transcontinental National : tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Loggie pour doc.) 1777 et suiv.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2627.
Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5176 et suiv.

Macdonald, Edward M., *Pictou.*

Bestiaux, service d'hygiène, maladie à Pictou et à Antigonish, (sub.) 7649 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant loi relative à leurs certificats, en comité, 496 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2632 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6347; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7024 et suiv.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 460 ; 2e l., 587 ; comité, 2736 ; 3e l., 2791.
Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 2, 6756 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6784, 6811 et suiv.; article 4, 6846 et suiv.; article 7, 6855 et suiv.; paroles de M. Lavergne à son adresse, à l'assemblée de Montréal, (explication sur fait personnel) 7855; amendements du Sénat, 7910.
Drapeau : non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386.

Macdonald, Edward M.—*Suite.*

Intercolonial : achat de terrain, d'huile, etc. débat sur observ. Barker) 7705 et suiv.
Juges : bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 904 ; bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1827 et suiv..
Pilotage : bill (n° 219) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6720 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3050.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1809 et suiv.
Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1158 et suiv.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3750 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 3489 et suiv., 4044 et suiv., 4892 et suiv., 4938.

Macdonell, Angus Claude, *Toronto-sud.*

Chemins de fer: subventions aux, (int.) 2797, 3337, bill (n° 214) à ce sujet, 7034 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : construction, achat des vivres, (int.) 1193; bill (n° 215), en comité, 7051.
Compagnies d'assurance : cautionnements en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'intérieur, (int.) 1519, 2129.
Compagnie de clôtures en fil métallique dite "Cyclone," bill (n° 136) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 1912 ; comité et 3e l., 3264.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35) en comité, 3321 et suiv.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 10, 6450; article 11, 6459 et suiv., article 2, 6759.
Droits d'auteur, bill (n° 189) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4904.
Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1824.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5500.
Juifs : massacre en Russie, (observ.), débat, 233 et suiv.
Montréal : avance de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7045 et suiv.
Navires, sûreté des, bill (n° 48) en comité, 7056 et suiv.
Niagara : camp militaire, approvisionnement de fourrage, (int.) 4913.
Ontario et Québec, dragage, (sub.) 7211 et suiv.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7745 et suiv.
Port-Burwell : travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1016.
Port-Stanley: travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1018.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7089 et suiv., 7109 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365.
Rondeau : travaux du port, soumissions, etc., (int.) 1017.
Télégraphes : comité, rapport, nouveau comité, (int.) 1013.

Macdonell, Angus Claude—*Suite.*

Théâtres : droits sur annonces et affiches, (int.) 5642.

Toronto : bill (n° 137) concernant la ville de, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2128 ; compagnie de la gare commune de Toronto, bill (n° 138) y relatif, 1ère l., 1801 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 4506 ; travaux à l'entrée est du port, (mot. pour doc.) 1032; prolongement du brise-lames, (mot. pour doc.) 1032 ; vieux fort, transfert à la municipalité, (int.) 1422; incendie de l'hôtel des Postes, (observ.) 2300 ; dragage, (int.) 4913 ; nouvel hôtel central des Postes, (int.) 5641 ; construction de casernes près de Toronto, (int.) 5641.

Travail : bureau canadien du Travail à Londres, fausses informations fournies, (mot. pour adoption des vues exprimées par M. Smith à ce sujet) 4681.

Maclean, Alexander K., *Lunenburg.*

Banque dite "Royal Bank of Canada," bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 1800 ; 2e l., 1912 ; comité, 4496, 4857, 6175 ; comité et 3e l., 6188.

Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 494 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2047 et suiv.; décret et contrats, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2144; (suite du débat sur mot. Foster) 2172 et suiv.

Hôpitaux de marine, (sub.): 3780.

Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781.

Pêcheries, (sub.): inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3787 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3738; 2e rapport du comité d'enquête, (mot. pour adop.), débat, 6546, 6657.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3462, 3488 et suiv.

Maclean, William F., *York-sud, O.,*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 83.

Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50), en comité, 3322 et suiv.

Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 491 et suiv.

Chemins à barrières de Montréal, commission des: dette, recettes et dépenses, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 453.

Chemins de fer, bill (n° 9) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 19; 2e l., 361, 459, 809, 847 et suiv., 1767, 2130 ; bill (n° 62), idem, 1ère l., 777 et suiv.; comité, 1643 et suiv., 2629 et suiv., 4171 et suiv., 6246 et suiv., 6351 et suiv.; 7265 et suiv., amendement, 7304, mis aux voix et rejeté, 7314-15; sur amend. Sproule, 7315; loi des chemins de fer, à quelles compagnies applicable, (int.) 4066 ; subventions, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 6298 ; en comité, 6300 et suiv., 6343 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7035 et suiv.; subventions gagnées par les compagnies, (observ. sur int. Wilson) 7260.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 84) concernant la compagnie du, en comité, 2318 et suiv.

Maclean, William F.—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.), étude du tracé et construction, 5262 et suiv.; bill (n° 215), en comité, 7051 et suiv.

Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk pour doc.) 620 et suiv.

Compagnies d'assurance, commission d'enquête, (sur observ. Borden) 10 et 11; frais de la commission, (sub.) 316 et suiv.; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (int.) 2295; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (motion, débat) 4069 et suiv.

Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, bill (n° 105), en comité, 5634 et suiv.

Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7467 et suiv.

Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5821 et suiv., 6101 et suiv.

Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, en comité, 2783 et suiv.

Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3834.

Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35), en comité, 3318 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5789 et suiv., 5838 et suiv.; article 9, 6422 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; à quand la prochaine discussion du bill ? (int.) 7384; amendement Ross à l'article 3, 7394 et suiv.; amendement Martin à l'article 5, 7444 et suiv.; amendements du Sénat, 7896 et suiv.

Disraéli, quai, (sub.) 7148 et suiv.

Drapeau: non hissé sur la tour du Parlement le jour de la fête nationale, (sur observ. Elson) 7386.

Elections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi ? (int.) 3837.

Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., bill (n° 145) tendant à la réglementer, 1ère l., 2219; 2e l., 3154 et suiv.; exportation de l'énergie électrique, bill (n° 145) y relatif, en comité, 4158 et suiv.

Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, 2e l. et comité, 5220 et suiv.

Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3872 et suiv.

Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4116.

Juifs : massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 237 et suiv.

Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (int.) 5455.

Marine norvégienne : concurrence, (rép. à observ. Black) 4192 et suiv.

Mines : surintendant des mines, appointements, (sub.) 6084 et suiv.

Ministère : changements, explication, (débat sur observ. Laurier) 270 et suiv.

Pénitenciers : augmentation des salaires des employés, projet de résol. Fitzpatrick, en comité, 4183 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 1ère l., 326 ; 2e l.,

Maclean, William F.—*Suite.*
renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 et suiv.; 2e l., 1767, 2570, 2571 ; combien payé, et à qui, en vertu de la loi de 1905? (int.) 2096 ; 3050; mot. McLean pour 2e l., 3050, mise aux voix et rejetée, 3137.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 908.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6999 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3625 et suiv.
St. Mary : bureau de poste, emplacement, (int.) 4815.
Sénat : revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2380 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7322 et suiv.; bill (n° 10) modifiant la loi de 1905, 2e l., 364.
Services publics : nationalisation, (mot.) 1910.
Session d'automne, (sur observ. Laurier) 11.
Stone, E. B., affermage de terres, (int.) 3836.
Tarif de 1897, bill (n° 175) le modifiant, en comité, 5229.
Télégraphie Marconi : service à travers l'Atlantique, (int.) 334.
Téléphones : séances du comité spécial, (int.) 130, législation à être soumise à la Chambre, (observ.) 359, (int.) 586.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, en comité, 4051 et suiv., 4303 et suiv.; 6147 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l., 6493 ; amendement, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494.
Toronto : hôtel des postes, incendie, (sur observ. Macdonell) 2301.
Yukon : administration, (sub.) 6060 et suiv.

Macpherson, Robert George, *ville de Vancouver.*
Association dite "Pacific Marine Underwriters," bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 680 ; 2e l., 961 ; comité et 3e l., 3834.
Bills d'intérêt privé : présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai à cette fin, (rép. à observ. Sproule) 2389 ; présentation, (mot. pour prolongation de délai à cette fin) 2890, 2893.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (int.) 5312 ; (observ.) 5456 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 489 et suiv.
Chambre des Communes : règlements, étude, 7834 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 813.
Chemin de fer du Cheval-Blanc à Alsek, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542 ; 3e l., 1345.
Chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l, 541 ; comité, 1180, 1344 ; 3e l,. 2127.
Chemin de fer de Vancouver-Nord-Ouest, bill (n° 119) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l.,, 1724 ; 2e l., 1847.
Chemin de fer de Vancouver au Sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1623; comité, 2779, 3265; 3e l., 3265.
Chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 502; 2e l., 808; 3e l., 1623.

Macpherson, Robert George—*Suite.*
Compagnie d'assurance "Dominion", contre l'incendie, bill (n° 148) y relatif, 1ère l., 2384.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur, bill (n° 120) la constituant en corporation, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847 ; comité, 5535 ; 3e l., 5582.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3828 et suiv.
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", présentation d'un bill la constituant en corporation, (mot. pour prolongation de délai à cette fin) 3139.
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 10, 6450 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6815 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6835; amendement, 6835.
Explication sur un fait personnel, article du "News", de Toronto, 3144.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5407.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3870 et suiv.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, en comité, 2248 et suiv.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (observ.) débat, 1521 et suiv.
Ordres permanents : comité des, rapport, (mot. demandant adoption) 2890.
Pénitenciers, (sub.) 7738 et suiv.
Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801 et suiv.
Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3728 et suiv.; débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête, 6550 et suiv., 6702 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic", (sub.) 4208 et suiv.
Substances alimentaires : falsification, répression, (sub.) 2687.
Système métrique (sub.) : série de conférences, 2682.
Terres fédérales : bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4016 et suiv.
Yukon, (sub.) : frais de séjour des magistrats, 7735 et suiv.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*
Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 1ère l., 258; 2e l., 1188.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (débat sur observ. Macpherson) 5464 et suiv.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 489 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1187; bill retiré, 1188; bill (n° 84), idem, 1ère l., 1190; 2e l., 1420; comité, 2307, 2771; 3e l., 2772.
Chemin de fer du Pacifique-nord à Omineca, bill (n° 80) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034 ; 2e l., 1347; 3e l., 2127.
Compagnie d'assurance "British-America", bill (n° 198) la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309; comité et 3e l., 5635-36.
Compagnie dite "British American and Western", (pétition pour présenter bill), 5113; (mot. pour lecture et réception de la pétition) 5207.

McCarthy, Leighton Goldie—*Suite.*

Compagnie dite "British-Canadian Loan and Investment Company", bill (n° 70) y relatif, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

Compagnie d'assurance "Western", bill (n° 199) la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309-5310; comité et 3e l., 5636-37.

Compagnie de Tél graphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1346; comité, 2783 et suiv., 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5118-24; amendement Sproule, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123-24.

Cour d'échiquier, bill (n° 156), en comité, 3616 et suiv.

Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7355 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5772 et suiv., 5840 et suiv.; article 6, 5959 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7408; amendement Martin à article 5, 7437 et suiv.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2262 et suiv.

Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5420 et suiv.

Fields, Jane Frances, bill (n° 191) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Juges: bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1823 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5510 et suiv.

Marine et Pêcheries: agences, (sub.) 3704 et suiv.

Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3049.

Preuve: bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1818 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3673.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi de 1905, en comité, 7337 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic", (sub.) 3302 et suiv., 3488 et suiv.

Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3020 et suiv.

McCarthy, Maitland Stewart, *Calgary.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2643 et suiv.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 77) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847.

Compagnie dite "Grand Forks Cattle Company," concession de terres à elle accordée, (int.) 2097.

Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill 'n° 75), en comité, 6109 et suiv.

Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (int.) 2096.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5857 et suiv.

Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (int.) 1731, 1732.

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6043 et suiv.

McCarthy, Maitland S.—*Suite.*

Homesteads: inspecteurs actuels de homesteads, leurs noms, (mot. pour doc.) 217.

Immigration: agents, appointements, (sub.) 1409 et suiv., 6013 et suiv.

Indiens, (sub.): études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 984 et suiv.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164), en comité, 4854 et suiv., 4871 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2906 et suiv.

Terres fédérales: terres autres que des homesteads, ventes, (mot. pour doc.) 217, 334; bureau des titres à Calgary, construction, dépenses, (int.) 1733; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, par un syndicat, (int.) 1733; ventes de terres au syndicat Walsh, dans l'Alberta ou la Saskatchewan, (mot. pour doc.) 1927; concessions de terres à des compagnies de chemins de fer, (int.) 2137; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3217 et suiv., explication au sujet d'un homestead acheté par l'hon. sénateur Ross, 3315; bill (n° 163), échange de terres affectées au soutien des écoles, en comité, 4011 et suiv.; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4546 et suiv.

McColl, John B., *Northumberland-ouest, Ont.*

Canal de la Trent: profondeur, (int.) 866.

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer de Cobalt-Range, (motion pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du) 2880; bill (n° 159) à cette fin, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5634.

Chemin de fer du nord d'Ontario à Timagami, bill (n° 132) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.

Chemin de fer Timagami-Cobalt-Témiscamingue, bill (n° 217) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6723; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.

Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (dépôt sur mot. Conmee) 3876 et suiv.

Foin: débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4118 et suiv.

Revillon Frères, bill (n° 76) concernant cette maison, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; comité, 3766, comité et 3e l., 5535; amendements du Sénat, 6892, adoptés, 6892-93.

McCraney, George Ewan, *Saskatchewan.*

Chemin de fer "Southern Central Pacific", bill (n° 140) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 2327; 2e l., 2791; comité et 3e l., 6188.

Compagnie de la baie d'Hudson, demandes de terrains par les anciens employés, (mot. pour doc.), débat, 3838 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, rapport, (débat) 6685 et suiv.

Terres fédérales: administration, (débat sur observ. Ames) 3270 et suiv.

McIntyre, Gilbert H., *Perth-sud.*

Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7564 et suiv.; étude rapport du comité nommé pour remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7683, 7833.

Chemins de fer: bill (n° 8) modifiant la loi de 1903, 2e l., 890; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1681, 6393, 7285 et suiv.; amendements du Sénat, 7862 et suiv.

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30), en comité, 1186 et suiv.

Conmee & Bowman, entreprise de dragage, (observ., appel au règlement) 1356.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5929; article 11, 6512 et suiv.; article 4, 6845 et suiv.; article 7, 6856 et suiv.

Parc Grimsby, perception de droits d'entrée, (observ. en comité sur bill du dimanche), (n° 12) 6856.

St. Mary, édifice public, (sub.) 6929.

Sénat: revision de sa constitution, (mot.), débat, 2340 et suiv., 2382; (mot. retirée) 2383.

Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1833 et suiv.

McIntyre, W., *Strathcona.*

Gagné, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (int.) 7577.

Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6047 et suiv.

Terres fédérales: administration, (débat sur observ. Ames) 3256 et suiv.

McKenzie, Peter H., *Bruce-sud.*

Agriculture: comité, 3e rapport, (mot. pour adop.) 2081; 5e rapport, présentation, 4259.

Chemin de fer de Burke's-Falls à French-River, (motion pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du) 2880; bill (n° 158) à cette fin, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5535.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 5, 5954; article 11, 6487 et suiv., 6518 et suiv.

Preston, W. T. R., refus de répondre, comme témoin, à certaines questions, in re "The N.A.T. Company," (5e rapport du comité d'agriculture) présentation, 4259.

McLean, Angus A., *Queen, I.P.-E.*

Blooming-Point, I.P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (int.) 343.

Charlottetown: gare, construction, soumissions à ce sujet, etc., (int.) 2335.

Dépêches: service quotidien à Pisquid-Road, I.P.-E., pétition à ce sujet, (int.) 1619.

Forage: essais dans l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse, (sub.) 6135.

French, I.P.-E., bureau de poste, changement d'emplacement, (mot. pour doc.) 357.

Ile du Prince-Edouard, dragage, surintendant, (int.) 341; construction d'un steamer pour service d'hiver, (int.) 347; chemin de fer, réclamations contre, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (int.) 605; expropriation de terrains par compagnie de chemin de fer, décret nommant M. Weeks pour faire enquête, (mot. pour doc.) 1032; expropriation, (mot. McLean pour doc.) 1252; rapport de M. Weeks, (int.) 1920; dommages résultant de l'expropriation, rapport, (mot. pour doc.) 2895; chemin de fer de l'I.P.-E., amélioration à Charlottetown, 5280 et suiv.

McLean, Angus A.—*Suite.*

McCabe, Joseph, directeur de la poste à Iona, destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 357.

McRae, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (int. McLean) 7122.

Marine et Pêcheries, ministère: agence de Montréal, employés, local, etc., (int.) 1141; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.

Mount-Buchanan, I.P.-E., directrice du bureau de poste (Mme Sarah Smith), destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 2099.

Mugford, John C., réclamation, (int.) 604.

Murray-River: terrains expropriés, dommages, réclamation par les propriétaires, (observ.) 6144.

Postes: transfert du bureau de poste de North-Lake à Black-Point, et vice versa, (mot. pour doc.) 2337.

Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes— 1165.

Souris: séchoir à poissons, construction, employés, etc., (int.) 1424.

Steamers, service: entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, (int.) 442; marchés avec compagnies de steamers pour service entre Canada et Mexique, (mot. pour doc.) 2099.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3283 et suiv., 3487 et suiv., 4043 et suiv., 4891 et suiv., 4935 et suiv.

Steamer "Arctic", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3749 et suiv.

Steamer "King Edward", (int.) 4903.

McLennan, Angus, *Inverness.*

Pêcheries, (sub.): inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3789 et suiv.; protection des pêcheries, 3796.

Williams, J. J., renvoi, (int.) 3000.

Marcil, Charles (Orateur-suppléant), *Bonaventure.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2634, 7291.

Chemin de fer de Kootenay à Harrowhead, bill (n° 30), en comité, 1186.

Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, (décision) 1184.

Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129), en comité, 6209 et suiv.

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: 5765 et suiv.; 5834, 5898, 5900, 5947, (décisions); 6422-33 et suiv., 6523 et suiv.; 6532, 6735; décision déclarant irrégulier l'amendement de M. Piché à l'article 2, 6740, 6762, 6806, 6812, 6842 et suiv.; 3e l., (décision), 7406; amendement Martin à l'art. 5, (décision), 7435 et suiv.; amendement Monk, (décision), 7452; mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, (décision)), 7490 et suiv.

Ingram, M. A. B., remet son mandat de député, lecture de sa lettre, 5314.

Marcil, Charles—*Suite.*
Justice : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 371 et suiv.
Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub), décision, 4243-47-51.

Martin, Alexander, *Queen, I.P.-E.*
Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 3140.
Dépêches : meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet, (int.) 1620.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5929.
Disraéli, quai, (sub.) 7149.
Documents : département des chemins de fer, (mot. pour doc.) 1420.
Glace-Bay : havre, amélioration, (mot. pour doc.) 444, (int.) 1635 ; (sub.) 6965 et suiv.
Head-of-Hillsborough, receveur de la poste, (mot. pour doc.) 4095.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, prolongement, (int.) 461 ; service de steamers, (int.) 461 ; ferme d'expérimentation, (int.) 593 ; nouvelle drague, (int.) 344 ; subside additionnel en 1901, décret à ce sujet, (mot. pour doc.) 800 ; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (int.) 866 ; navigation d'hiver, (observ.) 1004 ; ferme d'expérimentation, établissement, (int.) 593, 1008 ; chemin de fer, embranchement entre ligne principale et pont Stanley, (mot. pour doc.) 1031 ; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (int.) 1922 ; embranchement de Stanley-Bridge, (mot. pour doc.) 3401 ; chemin de fer de l'I.P.-E., améliorations à Charlottetown (sub.) 5277 et suiv.
Iles Wood, I. P.-E., brise-lames, réparations, (int.) 343 ; jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125 et suiv.
Monnaies d'argent usées, rachat, (int.) 345.
Navigation: dans le détroit de Northumberland, (observ. sur int. Hughes) 1305 et suiv., nouveau steamer, (mot. pour doc.) 1927.
Pinette, I. P.-E., port, dragage, (int.) 344.
Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123 et suiv.
Postes, (sub.): transport des dépêches, 565 et suiv.; divers, 570 et suiv.
Recensement et statistique, (sub.) 7588 et suiv.
Représentation en Parlement: (débat sur mot. Hughes pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) 1155 et suiv.
Rustico, île Robinson, brise-lames, (sub.) 7124 et suiv.
Savage-Harbour: à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements ? (int.) 3141.
Stations agronomiques, (sub.) 7613 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3290, 3313 et suiv., 4031 et suiv., 4872 et suiv., 4933 et suiv.
Télégraphes, (sub.): Ile du Prince-Edouard et terre ferme, 6959 et suiv.
Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (int.) 345.

Martin, Thomas, *Wellington-nord.*
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7286 et suiv.
Compagnies d'assurances: porteurs de polices au Canada, protection, (int.) 435.

Martin, Thomas—*Suite.*
Compagnie d'assurance sur la vie "Mutual Reserve", officiers accusés de vol et de faux, (int.) 435.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5868, amendement au paragraphe "h" de l'article 3, 5868, rejeté, 5875; article 5, 5946 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5948; article 3, paragraphe "d", 6804 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6837; article 3, amendement Bureau, 6839; 3e l., amendement Ross à article 4, 7410; amendement à article 5, 7435, adopté, 7448; amendement Galliher à article 3, 7457; motion Aylesworth, amendement à article 5; 7485 et suiv.
Marine et Pêcheries: agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3703 et suiv.
Tarif: comparaison entre le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (débat sur observ. Clements) 5024 et suiv.; tarif élevé, article du "Star", explication de nature personnelle, 5207.

Miller, Henry Horton, *Grey-sud.*
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6409.
Compagnie d'assurance dite "Sterling", sur la vie, en comité, 5635.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Compagny", marchés pour importation d'immigrants, (débats sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2391 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5800 et suiv., 5841 et suiv., 5924 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 10, 6451; article 11, 6475 et suiv.
Explication sur un fait personnel, (vote inscrit, mais non donné) 7781.
Explication sur un fait personnel par l'hon. M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4842 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, 5418.
Indiens, (sub.) : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T. N.-O., 970 et suiv.; Indiens du Yukon: fonds de secours et soins médicaux, 1257.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt) 1747.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7745.
Piscifactures et homarderies, (sub.): 3794 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4626 et suiv.; (motion demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration), débat, 7062 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1835 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 4247 et suiv.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*
Accise, (sub.) : appointements, 1605 et suiv.
Agriculture : comité, à propos de la déposition de M. Scott, (observ.) 1197 ; 3e rapport, (mot. pour renvoi au comité, pour audition du témoignage de M. J. A. Smart) 2081.
Anse-au-Griffon : travaux, dépenses, (int.) 1191.

Monk, Frederick D.—*Suite.*
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Canal de la baie Georgienne : études topographiques, coût, (int.) 347.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6338 et suiv.; bill (n° 62) ayant pour objet de modifier la loi relative aux chemins de fer, en comité, 6402 et suiv., 7282 et suiv.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5596 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (int.) 462 ; bill (n° 215), en comité, 7050 et suiv.
Chutes d'eau, (mot. pour doc.), débat, 613 et suiv.
Compagnies d'assurance : nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4090 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1895, 2001 et suiv., 2176, 2190, 2202.
Compagnie Woods : paiements à elle faits, (int.) 438, 439, 465.
Cour suprême : juge *ad hoc*, nomination, (int.) 3151.
Dépenses : pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3553 et suiv.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5790 et suiv., 5846 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement au paragraphe "r" de l'article 3, à ajouter après le mot "interprovincial" le mot "suburbain", 5893 ; article 9, 6433 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; article 2, 6743 et suiv.; article 7, 6760; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant cette session ? (int.) 7257 ; 3e l., 7405 ; 3e l., amendement à l'article 3, 7448 et suiv., retiré, 7453 ; amendement à mot. Aylesworth pour 3e l., 7554 et suiv., mis aux voix et rejeté, 7557.
Disraéli : quai, construction, (int.) 1429.
Documents : correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée ? (int.) 2889.
Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de la "Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4823 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2967 et suiv.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4105 et suiv.
Godin, Dr A, dommage à sa propriété, réclamation, (int.) 6243.
Grande-Vallée : quai, coût, (int.) 353, 1190, 1421, 3891 ; explication sr un fait personnel, article du "Canada," 3891.
Houille : arrivant par le canal de Lachine, droit, (int.) 7260.
Immigration : agences, (sub.) 5646 et suiv.; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, en comité, 5699 et suiv.; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) M. de Cœli, agent en Belgique, (sub.) 1692 ; bill (n° 170) concernant l'immigration, en comité, 5345 et suiv.; 5362 et suiv.; amendements du Sénat, 7317 et suiv.
Indiens : bill (n° 66) modifiant la loi des Indiens, 1ère l., 859 ; mot. pour 2e l., (débat) 2131 et suiv., rejetée sur division, 2136.
Juges : bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 901 et suiv.; juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (int.) 1143 ; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1821 et suiv.; juges du Manitoba, traitements, (en comité sur projet de résolution, 5131 et suiv.
Laprairie : brise-glace, construction, adjudication de l'entreprise, (int.) 789.
Maisonneuve, élection partielle, (observ.) débat, 2255, 2274 et suiv.
Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (int.) 345 ; hôtel des postes, améliorations, (int.) 347, ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaire, pour ces causes, (int.) 352 ; commisison du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726 ; comité, 2251 et suiv., 2271 et suiv.; avances de certaines sommes à la commission du port, bill (n° 222), en comité, 7039 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3051.
Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (int.) 1191.
Postes : présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (int.) 3676, 3891.
Preston, W.T.R., 5e rapport du comité d'agriculture à son sujet, (mot. pour mise à l'étude) 4260; (mot. pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin) 4559; (amendement Laurier à l'encontre), 4580; (débat), 4559 et suiv.; amendement Laurier mis aux voix et adopté, 4640-41; motion demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration, (débat), 7062; motion mise aux voix et rejetée, 7120.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 7001 et suiv.
Québec : hôpital pour immigrants, construction, (int.) 346; pont de Québec, frais de construction, (int.) 350; directeurs de la compagnie du pont, (int.) 351; (mot. pour doc.) 445; subventions payées à ladite compagnie, (int.) 461 ; inspection des livres de ladite compagnie, (int.) 462; prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin, en comité, 4920 et suiv.
Québec (province) : vente des chutes d'eau, (observ.) 5113.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2907 et suiv.
Rivière-au-Renard : brise-lames, (int.) 1192.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1464 et suiv.
Sociétés coopératives et industrielles : bill (n° 144) y relatives, 1ère l., 1897.
Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1611 et suiv.
Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (int.) 2306.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6156 et suiv.; (sur mot. Bureau pour 3e l.,) 6492 et suiv.
Vétéran canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (mot.), débat, 633 et suiv.; (mot. mise aux voix et repoussée) 670.

Morin, Jean-Baptiste, *Dorchester.*

Bois : surintendance des mesureurs à Québec, vacance, (int.) 3326.
Canning, quai, construction, (sub.) 6978 et suiv.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6312 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : construction, de Québec vers l'ouest, et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme ? (int.) 1803; étude du tracé et construction, 5252 et suiv.
Chutes Montmorency, mur de revêtement, (sub.) 7168.
Dépenses : pour objets non prévus et non autorisés par la Parlement, (débat sur mot. Blain) 3564-87 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7139 et suiv.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 7167 et suiv.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3043 et suiv.
Intercolonial : nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (int.) 223; (sub.) pour renforcer ponts, 5152 et suiv.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
Montmagny, édifice public, (sub.) 6919 et suiv.
Québec, province : ligne de division entre cette province et le Labrador, on entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (int.) 6004.
Québec, (ville), (sub.) : port, améliorations, 6962 et suiv.
Rivière-Blanche, quai, (sub.) 7171.
Rivière-Ouelle, jetée, (sub.) 7171.
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*

Ahearn et Soper: paiements à eux faits, (int.) 4910.
Brooks, F. L. et Cie., paiement fait à cette maison, (int.) 3499.
Chemin de fer central d'Ontario, bill (n° 98) y relatif, 1ère l., 1414; 2e l., 1624; comité et 3e l.,3264.
Compagnie de fidéicommis dite "Empire," bill (n° 135) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité, 5065, 5353, 5582; ajournement du projet, 5582; comité et 3e l., 5820-21.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés avec elle pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2029 et suiv.
Compagnie "Woods," paiements à elle faits, (int.) 4813.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, article de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier à la barre de la Chambre, 5418 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2970 et suiv.
Indiens, (sub.) : frais de justice, 756 et suiv.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (observ. sur mot. Belcourt), 1742.
Juifs: massacre en Russie, (débat sur observ. Macdonell) 242 et suiv.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (mot.) 5574; en comité, 6199 et suiv.
Marine et Pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3686 et suiv.
Merwin, George F., paiement à lui fait, (int.) 3499.

Northrup, William Barton—*Suite.*

Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4596 et suiv.
Rivière Thames: débordement, travaux, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 805.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3741 et suiv.; 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. Maclean pour adop.) 6555 et suiv, 6647 et suiv., amendement, 6677, mis aux voix et rejeté, 6716.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 3443 et suiv., 4199 et suiv.
Steamer "Maisonneuve": emploi, équipage, coût, dépenses, (int.) 1620.
Travaux publics: ministère, (sub.) 406.

Oliver, hon. Frank, *Edmonton.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 115.
Affaires indiennes: appointements et dépenses, (sub.) 379; nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (rép. à int. Armstrong) 1137; appointements, (sub.) 6136; écoles, (sub.) 6136.
Agriculture: comité, à propos de la déposition de M. Scott, (débat sur observ. Monk) 1198.
Alberta et Saskatchewan, bureau d'enregistrement, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6128.
Arcand, A., paiement à sa veuve, (sub.) 6136.
Armée du Salut,. immigration de ses membres au Nord-Ouest, (rép. à observ. Hughes 6993.
Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092.
Bois: vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (rép. à int. Taylor) 3494.
Canal de la Pointe-Farran, installation, dépenses, (rép. à int. Reid) 4138.
Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127.
Chaloupe automobile pour explorations géologiques dans la Colombie-Anglaise, (sub.) 6129.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, remboursement, à cette compagnie, du prix de vente de droits miniers reçu par le ministère de l'Intérieur, (sub.) 6007.
Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (rép. à int. Foster) 1914; choix de terres, (rép. à int. Ames) 3835, 4068.
Chemin de fer canadien du Pacifique, choix des terres de sa concession, délivrance des titres, (rép. à int. Lake) 342; (rép. à int. Roche) 791.
Chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, concessions de terres (rép. à mot. Borden) 328 ; (rép. à mot. Borden pour doc.) 3401; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (rép. à int. Borden) 441.
Chemin de fer Transcontinental-National : exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret du conseil à ce sujet, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3809, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4007.
Clôture en fil métallique sur la ligne-frontière, construction, (rép. à int. Clements) 1735.
Commission géologique: appointements, (sub.) 420 et suiv., 6128-29.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*
Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (rép. à int. Henderson) 5638, 5896.
Compagnie de la baie d'Hudson, réclamation des employés, (rép. à mot. Bourassa pour doc. y relatifs) 7388.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan, (dépôt de documents) 2384; choix de terres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3401, 3494 et suiv.
Compagnie dite "Grand Forks Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (rép. à int. McCarthy) 2097.
Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (rép. à int. McCarthy) 2096.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905, (rép. à int. Ames) 340, 860; contrat, exécution, (rép. à int. Osler) 469, débat, sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin, 1871 et suiv., résiliation, arrêté ministériel y relatif, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1912; (suite du débat sur mot. Foster) 2498 et suiv.; immigrants amenés par cette compagnie, combien renvoyés, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Ames) 2514; (rép. à mot. Borden pour doc.) 3316.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, achat de terres, (rép. à int. Lake) 436; achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (rép. à int. Foster) 1803; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (rép. à int. Foster) 2087; évaluation des terres à elle vendues, (rép. à int. Borden) 441, 2689.
"Der Nordwester", paiements, (rép. à int. Lake) 1026.
Dickison, A., carte du Yukon, (sub.) 6130.
Documents, dépôt, (rép. à int. Foster) 13; (débat sur int. Borden) 741 et suiv.; (rép. à int. Borden) 2000, 2296; (rép. à int. Ames) 2298; dépôt de documents, 3229; dépôt ordonné par la Chambre, (rép. à mot. Reid) 2881; correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée ? (rép. à int. Monk) 2889.
Dragage: à Port-Arthur et Fort-William, soumissions, (rép. à int. Borden) 1911.
Drouin, A. M. P., copie, (sub.) 6136.
Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (rép. à int. McCarthy) 1731, 1732; essais à Edmonton et à New-Glasgow, (sub.) 6132-34.
"Free Press", du Manitoba, paiements, (rép. à int. Lake) 1026.
Gibier: réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 2e l. et comité, 2896.
Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131, 6136.
Halifax: hôpital pour patients atteints du trachome; achat, (rép. à int. Wilson) 1804.
Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (rép. à int. Lake) 1731.
Haut commissaire à Londres, correspondance avec MM. Preston et Griffith, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1806.
Hetherington, Thomas P., emploi, (rép. à int. Wilmot) 5637.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*
Homesteads: inscriptions, (rép. à int. Herron) 5125.
Houilleurs du Nord-Ouest, moyens de M. Caldwell pour leur procurer des claims, (rép. à int. Reid) 1036, 1517.
Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (rép. à int. Bennett) 5129.
Ile du Poisson-Blanc, expropriation, plans à cette fin, (rép. à int. Boyce) 196.
Immigrants: combien amenés par l'Armée du Salut, (rép. à int. Wilson) 191; combien venus en 1905 ? (rép. à int. Hughes) 202; hôpital pour immigrants, construction à Québec, (rép. à int. Monk) 346; immigrants amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc. 3040; traitement des immigrants à Québec, (rép. à int. Hughes) 5640; immigrants européens, billets de passage, destination, (rép. à int. Armstrong) 4815, 5313.
Immigration : dépenses, (rép. à int. Sproule) 182; immigration depuis cinq ans, (rép. à int. Sproule) 185; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1393, 1690; immigration des Iles britanniques, règles, (rép. à int. Lake) 1722 ; irrégularités, (rép. à int. Barker) 1729; accusations contre agents en Angleterre, (rép. à int. Wilson) 1919; Alex. Wilson nommé agent en Ecosse, (rép. à int. Barr) 1920; règlements relatifs à l'immigration, (rép. à int. Smith) 3494; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 3806; 2e l. et comité, 5325 et suiv.; comité, 5361 et suiv., 5542, amendements adoptés, 5552; 3e l., 5670, 5699, 5706; agences: dépenses casuelles et appointements, 5645 et suiv.; agents, (sub.) 6008, 6117 et suiv.; bill (n° 170), amendements du Sénat, 7317, lus et adoptés, 7318.
Indiens : réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (rép. à int. Lake) 343; ministère, (sub.) 375; appointements et dépenses, (sub.) 419; (sub.) : écoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario et Québec, 743; services et soins médicaux, Québec, 743; appointements des chefs, Cap-Croker et Gibson, et l'agent d'Oka, 748; paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748; arpentages sur réserves indiennes, 750; frais de justice, 752; Nouvelle-Ecosse : secours et graines de semences, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Nouveau-Brunswick; appointements, 760 ; soins médicaux et médicaments, 760; Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest: rentes, 760 ; instruments aratoires, outils, etc., 761; graines de semence, 761; bestiaux, 761; concession forestière à la baie Georgienne, 965 ; habillements, 975 ; écoles, 979 ; études topographiques, 979; Sioux, 993; dépenses générales, 993; réserve indienne des lacs Croches, 979 ; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985; Indiens de la Colombie-Anglaise : appointements, 1116 ; fonds de secours, 1117; semences, 1117; soins médicaux et médicaments, 1118; écoles de jour, 1126; écoles industrielles et pensionnats, 1126; frais de déplacements, 1133; bureau et dépenses diverses, 1134; agences de la côte nord-ouest, entretien de ses bateaux, 1134; Indiens du Yukon : fonds de secours et soins médicaux, 1253; éducation, 1275; Indiens en général : inspection des

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

agences et réserves, 1276; bill (n° 66) modifiant la loi concernant les Indiens, (débat sur mot. Monk pour 2e l., 2135; ventes de terres des Indiens dans l'Algoma-est et dans l'Algoma-ouest, (rép. à int Boyce) 2141; Indiens du Yukon : nombre, écoles, agents, réserves, etc., (rép. à int. Armstrong) 2336 ; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int. Bennett) 2515; population indienne du comté de Victoria, (rép. à int. Wilson) 2516; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (rép. à int. Armstrong) 3330 et suiv.; Indiens du Sang, réserve, rapport, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3807, (rép. à mot. Taylor pour doc.) 3891; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (rép. à int. Herron) 4814: bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, 1ère l., 5113; 2e l. et comité, 5558; 3e l., 5670; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (rép. à int. Armstrong) 5129; Indiens de la bande de Pasqua, abandon de terres, (rép. à int. Lake) 5638; aliénés aux asiles de Brandon et de Selkirk, (sub.) 6141; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141.

Institut minier du Canada, (sub.) 6100, 6128.

Intérieur : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 419 et suiv., rapport annuel, dépôt, (rép. à int. Borden) 586; appointements, 5644-45; divers, (sub.) 6003 et suiv.; divers frais de litige, (sub.) 6094; cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096; appointements, (sub.) 6125-26-27.

Japonais : rapatriement, (rép. à observ. Sproule) 3231.

Journaux anglais, annonces y publiées, (rép. à int. Ames) 592.

Kéwatin : administration, (rép. à int. Roche) 336.

Lac Saint-François, P.Q., îles, combien, à qui ? etc., (rép. à int. Bergeron) 7856.

Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, 1ère l., 1190; 2e l. et comité, 2897; 3e l., 2902.

McLeod, R. A, inspection de homestead (rép. à int. Ames) 5639.

McRae, Hector, achat de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Sproule) 6416.

Métis: cession de leurs scrips, (rép. à observ. Lake) 7788.

Miliciens, en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177) y relatif, 1ère l., 4261; 2e l. et comité, 4918; 3e l., 5014-5015.

Mines : concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (rép. à int. Foster) 1801, annulation, (rép. à int. Borden) 1911 ; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083.

Montagne du Dauphin (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (rép. à int. Roche) 791; établissement de colons sur cette réserve, (rép. à int. Roche) 1031.

Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.

Musée Victoria, achat et préparation d'échantillons, (sub.) 6133.

Nelson, John, emploi, (rép. à int. Lake) 194, 470.

Nicolas, Frank, index des rapports de l'Intérieur, (sub.) 6130.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

Nixon, Joseph, emploi, (rép. à int. Foster) 200, rapport à son sujet, (rép. à int. Foster) 470; paiements à lui faits, (rép. à int. Foster) 1142.

Observatoire astronomique de l'Etat : appointements des employés, (sub.) 6022.

Or du Yukon : droit régalien, combien perçu? (rép. à int. Sproule) 5127.

Parc des Montagnes Rocheuses, bill (n° 164) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3314 ; 2e l., et comité, 4846 et suiv., 3e l., 4918.

Parc Yoho : chemins et autres travaux, (sub.) 6094.

Pâturage : bail (n° 2059) de H. P. Brown, (rép. à int. Ames) 5312.

Pluie artificielle au Yukon, (débat sur observ. Foster) 583 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1044: insuccès de M. Hatfield, (rép. à observ. Foster) 7387.

Pontiac : formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration des mines, (rép. à int. Piché) 1730.

Preston, W. T. R., voyage de Londres au Canada, (rép. à int. Wilson) 177 ; loyer d'une maison, et entretien, (rép. à int. Wilson) 4004 ; débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration, 7080 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, 1ère l., 577 ; 2e l., et comité, 2902 ; comité, 3403 et suiv., 3500, 3620, 5552 et suiv., 5674 ; 3e l., 5692 ; amendements du Sénat, 7021, adoptés, 7021.

Rivière des Français, pouvoirs hydrauliques, (rép. à int. Bennett) 5126.

Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498 ; 2e l. et comité, 5696 ; 3e l., 5699.

Sauvalle, Marc, traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133 ; employé au service de l'immigration française, (rép. à int. Taylor) 3326.

Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (rép. à int. Herron) 603.

Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138 et suiv.

Stone, E. B., affermage de terres, (rép. à int. Maclean) 3836.

Sutherland, Charles, emploi, (rép. à int. Lake) 194, 470.

Terrains marécageux : classification, cession, inspection, (rép. à int Staples) 463.

Terres fédérales : ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (rép. à int. Foster) 201, 335; ventes au Manitoba et au Nord-Ouest, (rép. à int. McCarthy) 335 ; vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (rép. à int. Sproule) 587 ; terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (rép. à int. Alcorn) 588, choix complété, (rép. à int. Roche) 795, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 947 et suiv., 1104, 1107 et suiv.; terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (rép. à int. Lefurgey) 1426 ; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment "compagnie des terres de la Saskatchewan" (rép. à mot. Alcorn pour doc.) 1623 ; bureau des titres des terres à Calgary, construc-

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

tion, dépenses, (rép. à int. McCarthy) 1733 ; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, par un syndicat, (rép. à int. McCarthy) 1734 ; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (rép. à int. Borden) 1919, 2769-70, 2963, vente de terres à M. Philip Parke, (rép. à int. Ames) 1921, vente de terre à M. Claudius Scotney, (rép. à int. Ames) 1922 ; concessions de terres à des compagnies de chemins de fer, (rép. à int. McCarthy) 2137 ; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904? (rép. à int. Foster) 2332 ; terrains houillers, demande d'achat par C. F. Caldwell, (rép. à mot. Reid pour doc.) 2607 ; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (rép. à mot. Ames pour doc.) 3001 et suiv.; bill (n° 163) autorisant l'échange de certains terrains affectés au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, 1ère l., 3314 ; 2e l., et comité, 4008 et suiv.; comité, 5321 ; 3e l., 5325 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Ames) 4069 ; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4295-4305 et suiv.; ventes de terres de plus de 160 acres depuis le 1er janvier 1905, (rép. à int. Lake) 5637 ; service extérieur, dépenses casuelles, appointements, etc., 5751 ; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (rép à int. Ames) 5895 ; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6026 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6083 ; dépenses casuelles et appointements, (sub.) 6088; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088 ; arpentage, (sub.) 6127.

Terres scolaires, combien vendues ? (rép. à int. Ames) 198.

Territoires du Nord-Ouest, crédit supplémentaire pour les régistrateurs, (sub.) 5665; asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6025.

Townships: manuel indicateur, publication, (rép. à int. Ames) 601.

Travail: bureau canadien du travail, à Londres, (rép. à int. Smith) 3495.

Vancouver: essayerie, frais d'entretien, (sub.) 6094.

Wagner, Philip, emploi, (rép. à int. Foster) 200; emploi, destitution, (rép. à mot. Fowler) 5724 et suiv.

Yukon: ordonnances du conseil, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 1393; or extrait de 1897 à 1905, (rép. à int. Foster) 2091; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) les modifiant, 1ère l., 2513; 2e l. et comité, 3500 et suiv.; comité, 4915; 3e l., 4918; amendements du Sénat, 7020, adoptés, 7021; administration, (sub.) 6053; entretien et réparation de chemins, (sub.) 6082; conseil électif, création, (rép. à int. Borden) 2961 ; besoins administratifs, (débat sur observ. Thompson) 5236 et suiv.; annulation de certaines concessions, (rép. à int. Borden) 6729 et suiv.; enquête au sujet du bois, (rép. à int. Foster) 6993; droit régalien sur production de l'or, perception, inégalité, (rép. à observ. Borden) 7857; concessions forestières, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7857.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5263 et suiv.

Osler, Edmund Boyd—*Suite.*

Commission géologique: appointements, (sub.) 422 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," contrat, exécution, (int.) 469.

Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5368 et suiv.

Pensions de certains membres du conseil privé et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3091 et suiv.

Postes: ministère, (sub.) 417 et suiv.

Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 367 et suiv.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comtié, 2910 et suiv., 3405 et suiv., 3500, 3626 et suiv.

San-Francisco: tremblement de terre, secours de $100,000 par le gouvernement canadien, emploi, (int.) 2963.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4219 et suiv.

Terres fédérales: administration et vente, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4803 et suiv.

Travaux publics: ministère, (sub.) 400 et suiv., 415.

Pardee, Fred. F., *Lambton-ouest.*

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) concernant certificats, 2e l., 481.

Chemin de fer West-Ontario-Pacific, bill (n° 26) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1179; 3e l., 1180.

Compagnie d'assurance "International", sur la vie, bill (n° 90), 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité et 3e l., 6892; amendement du Sénat, 2e l., 7474; adoption, 7576.

Dimanche, observance du, bill (n° 12) en comité: article 3, paragraphe "k", 6813 et suiv., amend., 6814, retiré, 6819.

Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.,) 2593 et suiv.

Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, (débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6588 et suiv.

Parmelee, Charles H., *Shefford.*

Auditeur général: rapport, version française, dépôt, (rép. à int. Bergeron) 6032.

Banque Monarque du Canada, bill (n° 186) y relatif, 1ère l., 4914 ; 2e l., 5535 ; comité et 3e l., 6212.

Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7253 et suiv.

Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6522 et suiv.

Drogues et préparations: commerce, rapport de A. E. Duberger, (mot. pour doc.) 1927.

Impressions: comité mixte des, 3e rapport, demandant qu'on ne fasse plus imprimer les documents parlementaires à l'avenir, (mot. pour adop.) 5206.

Subventions aux provinces, rajustement, conférence à ce sujet, (int.) 201; correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 218.

Wright, Frederick William, bill (n° 193) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360 ; comité et 3e l., 6189.

Paterson, hon. William, *Brant.*
Agriculture : produits agricoles déclarés en douane au Sault-Sainte-Marie, comme venant des Etats-Unis, (rép. à int. Boyce) 2140.
Alcool méthylique, droit, (rép. à int. Ganong) 5643.
Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (rép. à int. Jackson) 866.
Budget: exposé budgétaire, débat, 3962 et suiv.
Chambre des communes, ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7568 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): étude du tracé et construction, 5271 et suiv.
Commerce, rapport, (dépôt) 128, 4137.
Commerce et navigation, tableaux, (dépôt) 128.
Commission géologique: nomination d'un chef inamovible, (rép. à int. Borden) 738.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5878 et suiv.; article 11, 6508 et suiv.
Documents: dépôt, (débat sur int. Borden) 739 et suiv.
Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (rép. à int. Ingram) 176; ministère, (sub.): 372, appointements et dépenses, 569 ; inspection, conseil des douanes, statistiques, 528; divers, 533; dépenses au Yukon, 534; remboursement à J. G. Baker et Cie, 534; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1636, 6146; ministère, (rép. à int. Borden sur mot. Reid pour doc.) 6994; (sub.): dépenses casuelles, 7725; divers, 7727; remboursement à J. G. Baker et Cie, 7727; création de ports d'entrée dans l'Ouest, (rép. à int. Lake) 7726.
Employés publics: occupations ne relevant pas de leur service, (rép. à int. Walsh) 338.
Explication sur un fait personnel par M. Foster, écrit de M. Cinq-Mars, comparution de ce dernier, 5413 et suiv.
Fer: fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3877 et suiv.
Fer et acier: primes, total payé, (rép. à int. Schaffner) 7577.
Fil métallique à clôture: importé, inspection, (rép. à int. Clements) 181.
Grains: demandes pour modification de l'acte d'inspection, (rép. à int. Lake) 1010.
Houille bitumineuse, entreposage au Canada, (rép. à int. Taylor) 1916.
Indiens, (sub.): Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1257, 1273.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) mot., débat, 682, 692 et suiv.
Intérieur: ministère, (sub.) 377 et suiv.; rapport annuel, (dépôt) 808.
Japon: traité, documents, (rép. à mot. Borden pour doc.) 868, 5896.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2900 et suiv.
Livres: importés, droits, (rép. à int. Lavergne) 4356.
Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (rép. à int. Maclean) 5455.
Marchandises anglaises: importation, détaxe, fausses déclarations, (rép. à int. Armstrong) 2610.
Miminigash, brise-lames, réparations, (rép. à int. Lefurgey) 207.
Navires de l'Etat: service, personnel et nombre de navires, (rép. à int. Foster) 1029.

Paterson, hon. William—*Suite.*
Nouvelle-Ecosse: hon. D. C. Fraser, nouveau lieut.-gouverneur, (rép. à int. Borden) 867.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 du statut de 1905, 2e l., renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 et suiv.
Pluie artificielle au Yukon: marché à ce sujet, décret, (rép. à mot. Foster pour doc.) 869.
Pommes : tarif allemand, (rép. à int. Armstrong) 1011, 1023.
Porcs : importés pour exportation, (rép. à int. Sproule) 182.
Port-Stanley : douanes, recettes, (int.) 176 ; travaux dans le port, (int.) 176.
Prince Arthur de Connaught, visite au Canada, (rép. à observ. Borden) 768.
Produits allemands : surtaxe, (rép. à int. Armstrong) 336.
Seaforth : bureau de douane, loyer, (rép. à int. Gunn) 1621.
Sénat : revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2374 et suiv.
Steamers, service : entre l'Ile-du-Prince-Edouard et l'Angleterre, (rép. à int. McLean) 442 ; entre la terre ferme et l'île Pelée (sub.), 7772.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'" Arctic ", (sub.) 4960 et suiv.
Subsides : projet de résolution pour somme de $161,000 à être accordée à titre de subsides, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, 682, adopté, 737 ; bill (n° 56) accordant subsides pour exercice finissant 30 juin 1906, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 737.
Wiley, Daniel, emploi, (rép. à int. Elson) 1020.
Tabac : brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (rép. à int., Clements) 181.
Tarif : commission, impression des dépositions faites devant elle, (rép. à int. Henderson) 208 ; tarif allemand, réception, (rép. à int. Foster) 1249; (rép. à int. Borden) 1307; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1927 et suiv., 1954 et suiv.; (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 7563.
Théâtres : droits sur annonces et affiches, (rép. à int. Macdonell) 5642.
Travaux publics : ministère, (sub.) 407 et suiv.; rapport annuel, (dépôt) 1002.
Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (rép. à int. Clements) 180.
Viande : importée au Canada, (rép. à int. Sproule) 182 ; viande en conserves importée au Canada, (rép. à int. Chisholm) 5127.
Woodstock, N.-B., perception des douanes, (rép. à int. Ganong) 3332.
Yukon : administration, (sub.) 6059 et suiv.

Paquet, Eugene, *L'Islet.*
Dépêches : service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (int.) 2329.
Grosse-Ile : quarantaine, yacht " Montmorency " et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses, (int.) 2332.
Ile-aux-Grues, passes, creusage et élargissement, (int.) 207.
Intercolonial : station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (int.) 602 ; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de trans-

Paquet, Eugene—*Suite.*

port, (int.) 602 ; gare de Lévis, pavage, coût, (int.) 4820.
Lévis : quarantaine, travaux, coût, (int.) 4820 ; gare, pavage, coût, (int.) 4820.
Montmagny : fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (int.) 2333 ; traitement de Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, (int.) 4820.
Québec (ville) : quais en eau profonde, (int.) 602.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1456 et suiv.

Parent. Georges, *Montmorency.*

Agriculture : comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (int.) 593.

Perley, George H., *Argenteuil.*

Bois : mesurage et inspection, (sub.) 7757.
Chemins de fer : subventions, (en comité sur projet de résolution) 6333 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2065 et suiv.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 526 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 724 et suiv.
Musée Victoria : modification du plan, (int.) 1192, construction, (int.) 1192; devis, etc., (mot. pour doc.) 1798.
Poids et mesures, bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 3e l., 3049.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2938 et suiv., 3643, 3660 et suiv.
Rivière Saguenay, quais et barrages flottants en amont de Chicoutimi, (int.) 1028, (mot. pour doc.) 1431, (sub.) 7212 et suiv.
Rivière Saint-Maurice, barrages flottants : coût, recettes, dépenses, (int.) 1139.
Steamers, (sub.) : entre Saint-Jean ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765 et suiv.

Piche, Camille, *Sainte-Marie, Montréal.*

Bouées: installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (int.) 2795.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, article 2, amendement à l'article 2, 5784-85, rejeté, 5798 ; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5942 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'article 9, 6420 et suiv., 6441 et suiv.; article 11, 6478 et suiv.; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 17, 6735; article 2, 6736 et suiv.; amendement à l'article 2, 6738 et suiv., 6739 et suiv.; amendement déclaré irrégulier par M. l'Orateur-suppléant, 6740; article 6, 6760; article 2 du bill, article 92 de la constitution, 6769; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (explications), débat, 7010 et suiv.
Ecole de marine, création, (int.) 2796.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2222, 2615 et suiv.
Lac des Deux-Montagnes: levés hydrographiques; le Gouvernement se propose-t-il d'en

Piche, Camille —*Suite.*

faire faire sur le lac ? Quand, et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail ? (int.) 342.
Lac Saint-Louis : levés hydrographiques ; quand seront-ils terminés ? (int.) 342.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant la loi y relative, 2e l., 909.
Pontiac : formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration des mines, (int.) 1729.
Téléphone Bell, bill (n° 81), vote contre l'amendement, (motion demandant qu'il soit enregistré), 6734.

Pickup, Samuel W. W., *Annapolis.*

Nouvelle-Ecosse, (sub.): ports et rivières, 6965.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Bell's-Rapids, bureau de poste, établissement, (int.) 207.
Canal de la Trent: travaux, (int.) 208.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: sur motion Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 7502, rejeté, 7503; amendements du Sénat, 7897.
Rivière Trent: à qui appartienent les eaux de cette rivière et de ses affluents ? (int.) 205.

Pringle, Robert A., *Stormont.*

Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 1686 et suiv., 6386 et suiv., 7270; accidents, inspecteur des, (int.) 6244.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, embranchements, bill (n° 75), en comité, 5603 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5842-46-65, rejeté, 5867; article 4, 5903 et suiv.; amendement, 5925 et suiv.; sur proposition d'amendement Martin à l'article 5, 5949 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 3, paragraphe "s", 6830 et suiv.; sous-amendement Hughes à amendement Martin, article 5, 7447; observ. sur paragraphe "h", article 3, 7460 et suiv., 7475 et suiv., amendement, 7479, rejeté, 7479; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7493 et suiv.; amendements du Sénat, 7895 et suiv.
Pensions à certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7847 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4949.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4059 et suiv.; 6148 et suiv.

Proulx, Edmond, *Prescott.*

Explication sur un fait personnel, (vote non enregistré) 7781.

Ratz, Valentine, *Middlesex-nord.*

Chemin de fer de Huron et d'Ontario, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3523.

Reid, John D., *Grenville.*

Accise, (sub.) : appointements, 1601 et suiv.
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4997 et suiv.
Canal de la Pointe-Farran : matériel d'éclairage au gz acétylène, installation, dépenses, (int.) 1734, 4138.
Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.) construction, 5293.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5289 et suiv.
Canal de Williamsburg, dépenses, (int.) 1016; (sub.): appareil à lever les portes, construction, 5492 et suiv.
Canaux, (sub.) : perception du revenu, 5477 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 481; en comité, 491 et suiv.
Chambre des Communes : règlements, étude, 7829 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 847; bill (n° 62), idem, en comité, 2655 et suiv.
Documents : dépôt ordonné par la Chambre, (mot.) 2881.
Dragueur " Galveston ", achat, (sub.) 2995 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, (sub.) 2970 et suiv.
Gaz, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2666 et suiv.
Houille : droit sur houille arrivant par le canal de Lachine, (observ.) 7724 et suiv.
Houilleurs du Nord-Ouest, moyens de M. Caldwell pour leur procurer des claims, (int.) 1035, 1517.
Indiens : de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, (sub.) 1121 et suiv., frais de justice, 752 et suiv.; Indiens du Yukon, fonds de secours et soins médicaux, 1253 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 717 et suiv.
Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, 5142 et suiv.; double voie sur partie du parcours, 5490 et suiv.
Lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2666 et suiv.
Marine et pêcheries : agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3687 et suiv.
Montréal : cale de radoub de Tate, loyer, (int.) 1425.
Passe du Nord, (sub.) : barrage, 5286.
Pénitencier de Kingston, (sub.), 7742 et suiv.
Phares et bouées : entretien et réparations, (sub.) 3712; phares, construction, et aides à la navigation, (sub.) 5039 et suiv.
Port-Colborne, (sub.) : améliorations à l'entrée, 5293.
Rapide des Galops, (sub.) : parachèvement du chenal, 5285 et suiv.
Steamer " Arctic ", enquête sur son voyage, (débat sur mot. Laurier et amend. Borden) 3756 et suiv.; (débat sur mot. Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6584 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' " Arctic ", (sub.) 3289 et suiv., 3453 et suiv., 4203-4214 et suiv., 4940 et suiv.
Système métrique, (sub.) : série de conférences, 2683 et suiv.
Terres fédérales : demande d'achat de terrains houillers dans l'Alberta, par C. F. Caldwell, (mot. pour doc.) 1798, 2607; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3017 et suiv.
Yukon, (sub.) : frais de séjour des magistrats, 7736 et suiv.

Reid, John D.—*Suite.*

Rivet, Louis Alfred Adhemar, *Hochelaga.*

Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 5, 5930 ; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954 ; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7013 et suiv.
Montréal : commission du port, (mot. pour doc.) 1172 et suiv., adoptée, 1252.

Roche, William, *Halifax.*

Comptes publics, comité des : (présentation et motion pour adop. de différents rapports), 7668.
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5763 et suiv , 5839 et suiv., 5901 et suiv.
Iles Woods, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7126 et suiv.
Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5547 et suiv.
Intercolonial : acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5995 et suiv.
Phares et service côtier, phares (sub.) 4250.
Steamers et brise-glaces de l'Etat l' " Arctic," (sub.) 4250 ; steamer " Arctic," expédition, 2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. MacLean pour adopt.), 6550 et suiv.
Phares et service côtier, phares (sub.), 4250.

Roche, William J., *Marquette.*

Affaires indiennes : pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6142 et suiv.
Aylmer, W. F, nomination, (int.) 5128.
Bestiaux : santé des, (sub.) 2754 et suiv.
Birnie, district de : facilités postales, (int.) 5128.
Canning, quai, construction, (sub.) 6979.
Chemin de fer canadien du Nord : choix de terres, (int.) 2795, (mot. pour doc.) 3359.
Chemin de fer canadien du Pacifique, choix de ses terres, (int.) 791.
Dépêches : transport à Prince-Albert, soumissions, (int.) 1803; transport entre Winnipeg et Selkirk, (int.) 3493.
Douanes : accusations portées contre employés à Emerson depuis deux ans, (mot. pour doc.) 2099.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5103 et suiv.
Gourme, procédé Malein, (observ.) 2760.
Grand chemin de fer central du Nord-Ouest, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847.
Immigration : agents à l'étranger, appointements, (sub.) 1409 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, en comité, 5370 et suiv., 5547 et suiv.; agents d'immigration, (sub.), 6020.
Indiens, (sub.) Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest, rentes, 760 ; bestiaux, 761 et suiv.; réserve du lac Croche, retrocession (int.) 978; dépenses générales, soins médicaux, etc., 994 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1121 et suiv.
Juges : bill (n° 83) modifiant la loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1832.

Roche, William J.—*Suite.*

Kéwatin : administration, (int.) 336
Lafferty, Dr, paiements à lui faits, (observ.) 994.
Manitoba: extension des limites, (int.) 205.
Milice : achat de charbon par le département à Winnipeg, (int.) 2141.
Montagne du Dauphin, (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (int.) 791 ; établissement de colons sur cette réserve, (int.) 1031 ; rapports des fonctionnaires, (mot. pour doc.) 1798.
Pêcheries, (sub.) : protection, 3797.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2915 et suiv., 3420 et suiv., 3671 et suiv., 5554 et suiv., 5676 et suiv.
Shelmouth, Man., pont, construction, (int.) 2333.
Télégraphes : expropriation de lignes au Manitoba, (int.) 6417.
Téléphones: expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (int.) 3331; bill (n° 167) relatif au réseau téléphonique du gouvernement de la province de Manitoba, 1ère l., 3399; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4682.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) en comité, 4054.
Terres fédérales: scrip en argent, racheté au moyen d'achat de terres fédérales, (mot. pour doc.) 217; scrip en terres, émis avant ou depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 31 décembre 1905, et depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905, (mot. pour doc.) 217, 218; terres concédées aux chemins de fer de l'Ouest, choix, (int.) 795; obligation de compléter ce choix, (avis de motion) 920, (mot.) débat, 922 et suiv., (mot. mise aux voix et repoussée) 1115; choix de terres par le chemin de fer canadien du Nord, (int.); homesteads, déclaration, changement dans la forme, (observ.) 1409 et suiv.; 2795, et titres délivrés, (mot. pour doc.) 3025 ; administration et vente des terres fédérales, (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4728 et suiv.; arpentage, 6127.

Ross, Duncan, *Yale-Caribou.*

Chemins de fer; subventions, (en comité sur projet de résolution) 6347; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6378 et suiv., 7271 et suiv.
Chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et Fort-George, bill (n° 89) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1200; 2e l., 1624; 3e l., 2733; amendements du Sénat, (adoption) 5536 et suiv.
Chemin de fer central de la Frontière à Kamloops et à Caribou, bill (n° 72) concernant la compagnie du, 1ère l., 1002; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6107 et suiv.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, bill (n° 108) concernant la compagnie du, 1ère l., 1615; 2e l., 1767; 3e l., 2733.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2782.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché conclu avec elle pour

Ross, Duncan—*Suite.*

importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2016 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5837 et suiv., 5882 et suiv.; 5914 et suiv.; article 10, 6448 et suiv.; article 2, 6759; article 3, paragraphe "d," 6782, 6808 et suiv.; article 3, paragraphe "k," 6816 et suiv., amendement, 6820, retiré, 6821; article 3, paragraphe "n," 6823; article 3, paragraphe "u," 6836; article 3, 6840 et suiv., amendement, 6840, rejeté, 6841; article 4, 6845 et suiv.; amendement à l'article 3, 7393 et suiv., 7406; amendement à l'article 4, 7408 et suiv., adopté, 7435.
Explication de nature personnelle par M. Macpherson: article du "News," de Toronto, (débat) 3145 et suiv.; par l'hon. M. Foster, article de "La Presse," (mot. Foster) 4831; 5215; comparution de M. Cinq-Mars, 5411 et suiv., 5435 et suiv., 5450.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947 et suiv.
Ramsey, Asenath, bill (n° 190) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2950.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1842.
Téléphone Bell, compagnie de, bill (n° 81), en comité, 6156 et suiv.

Ross, Jean-Auguste, *Rimouski.*

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.), étude du tracé et construction, 5265 et suiv.
Compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, bill (n° 88) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1623-24; comité et 3e l., 5061.

Savoie, Francois Theodore, *Mégantic.*

Chemins de fer: subventions, bill (n° 214) à cette fin, en comité, 7032 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, "l'Arctic," (sub.) 4209 et suiv.

Schaffner, Frederick Laurence, *Souris.*

Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5853 et suiv.; article 11, 6509 et suiv.; article 3, paragraphe "s," 6832 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840.
Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (int.) 4817.
Fer et acier: primes, total payé, (int.) 7577.
"Free Press," du Manitoba, paiement, (int.) 4067, 5894.
Grains du Manitoba, inspection, bill (n° 206) en comité, 6052.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2930 et suiv., 5681 et suiv.
Saint-André: écluses, dépenses, (int.) 1427.
Terres fédérales: concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 931 et suiv.

Schell, Jacob T., *Glengarry.*

Chemin de fer Transcontinental National : construction de deux sections, soumissions à ce sujet, (mot. pour doc.) 4137.
Compagnie dite "Canadian-Minnesota Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, comité, 2567 et suiv.

Schell, Jacob T.—*Suite.*
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7468 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3073 et suiv.
Transports : commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3375 et suiv.

Schell, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6266 et suiv., 6396 et suiv.
Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg, bill (n° 117) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847.
Fruits : bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2236 et suiv.
Sénat : revision de sa constitution, (débat sur mot. McIntyre) 2355 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1964 et suiv.

Sifton, hon. Clifford, *Brandon.*
Compagnie dite "Brandon Transfer Railway Company", bill (n° 43) la constituant en corporation, 1ère l., 503 ; 2e l., 808 ; 3e l., 2127.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, explication de nature personnelle, 2518.
Terres fédérales : administration, (débat sur observ. Ames) 3199 et suiv.; administration et vente (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête) 4375 et suiv.. 4719.

Sinclair, John H., *Guysborough.*
Caisses d'épargnes postales, (int.) 1141.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 2e l., 480 et suiv.; comité, 488.
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 835 et suiv.; subventions, bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7036.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : article 3, paragraphe "k", 6818 et suiv.
Hôpitaux de marine, (sub.) 3780.
International : trafic-marchandises, trafic, (int.) 466.
Montréal : port, recettes et dépenses, (int.) 2800.
Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant la loi y relative, 1ère l., 578 ; 2e l. et comité, 1188 et suiv.; 3e l., 1252 ; comité et 3e l., 4124 et suiv.; 2e l. et comité, 7056 ; 3e l., 7062.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, gardes-pêche, 3789.
Postes : receveurs de la poste, appointements, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7657 et suiv.

Sloan, William, *Comox-Atlin.*
Chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 28) concernant la compagnie du, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; comité et 3e l., 1180.
Détroit de Seymour, étude, (int.) 5455.

Sloan, William—*Suite.*
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5880 et suiv.
Immigration : bill (n° 170) y relatif, en comité, 5382.
Navigation : dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1535 et suiv.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 9) modifiant loi de 1903, 2e l., 837 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 7314.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (mot. pour doc.), débat, 1432 et suiv.
Milice : fourniture de denrées alimentaires, (mot. pour doc.) 800.
Québec, pont, (débat sur observ. Armstrong) 225 et suiv.
Steamers: données thermographiques prises à bord, (mot. pour doc.) 443; ventilation, (int.) 587; subventions aux compagnies, marchés à ce sujet, (mot. pour doc.) 1799.
Stoney-Creek: salle militaire, toiture endommagée par le feu, (int.) 339.

Smith, George, *Oxford-nord.*
Dimanche, bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 11, 6455 et suiv.

Smith, Ralph, *Nanaïmo.*
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2644.
Chinois: réduction de la taxe, (int.) 1035.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5768 et suiv., 5856 et suiv.; 5901 et suiv.; avis de proposition d'amendement à l'article 4, 5919 et suiv.; article 11, 6453 et suiv., 6504 et suiv.
Immigrants: amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (mot. pour doc.), débat, 3027 et suiv.; immigrants venant du Royaume-Uni, débat sur mot. Smith, (suite) 7914.
Immigration: règlements y relatifs, (int.) 3494; bill (n° 170) y relatif, en comité, 5374 et suiv.
Lethbridge: grève des houilleurs, (mot. pour doc.) 1032.
Naufrages: sur la côte du Pacifique, (int.) 350, (mot. pour doc.) 445.
Navigation: dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1527 et suiv.
Ouvriers: protection des ouvriers sur le chemin de fer Transcontinental National, (int.) 348.
Travail: bureau canadien du Travail, à Londres, (int.) 3495.
Winnipeg: ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (int.) 1423.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*
Accise, (sub.): appointements, 1609.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614.
Annuaire statistique, (sub.) 7592 et suiv.
Archives, (sub.) 2738 et suiv., 7585; services de M. D. Doughty, 7585.
Auditeur général, bureau, (sub.): augmentation d'appointements, 7790 et suiv.
Baleiniers: taxe de $50, (comité sur projet de résolution Brodeur) 6895.
Bestiaux: santé des, (sub.) 2753 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, (int.) 186.
Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, bills présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai, (observ.) 2389; présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2891.
Bouées à gaz: explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4984 et suiv.
Brevets: registre des, (sub.) 2750 et suiv.
Canaux, (sub.): perception du revenu, 5477 et suiv.; éclairage, (mot. pour doc.) 6725.
Canning, quai, construction, (sub.) 6978 et suiv.
Cannington: receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2521.
Cartes du Canada et des T. N.-O., (sub.) 6098 et suiv.
Chambre des communes: règlements, étude, (suite) 7818 et suiv.; employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7254 et suiv.; ventilation, (débat sur observ. Bristol) 7565 et suiv.; règlements de la Chambre, (débat sur mot. Laurier pour étude du rapport du comité chargé de les remanier) 7671 et suiv.; (sub.): comité, commis, etc., 7788 et suiv.
Chemins de fer: (n° 9) modifiant la loi de 1903, 2e l., 816 et suiv.; bill (n° 62), idem, en comité, 2654 et suiv., 6246 et suiv., 6351 et suiv., 7265 et suiv., amendement, 7315, mis aux voix et rejeté, 7316-17; subventions, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 6298; en comité, 6301 et suiv., 6337 et suiv.; bill (n° 214), en comité, 7026 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, comité, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2778.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134), en comité, 4497 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, (sub.): étude du tracé et construction, 5241 et suiv.; bill (n° 215), en comité, 7051 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver à l'île Lulu, bill (n° 29), en comité, 1180 et suiv.
Chemin de fer Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2779 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, en comité, 5357 et suiv.
Code pénal de 1892: bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7877 et suiv.
Collingwood, port, (sub.) 7181.
Compagnies d'assurance: commission d'enquête, travaux, (débat sur observ. Kemp) 3898 et suiv.; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (débat sur mot. Maclean) 4082 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7206.
Compagnie des lignes d'embranchement du du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, en comité, 5822 et suiv., 6101 et suiv., 6789 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Compagnie dite "Standard Trust Company", bill (n° 147) y relatif, 2e l., 2790-91; en comité, 5064.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4647 et suiv., 4850 et suiv.; 3e l., 5118-24, amendement, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123-24.
Compagnie verrière de Toledo, brevets, bill (n° 110) y relatif, en comité, 3816 et suiv.
Cour suprême et d'échiquier: bill (n° 67) modifiant la loi y relative, en comité, 3613 et suiv.
Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2082.
Débats: publication, (sub.) 7789.
Députés: nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (int.) 222, 362.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: 5772 et suiv., 5836 et suiv.; article 11, 6518 et suiv.; article 16, 6540 et suiv.; article 3, paragraphe "d", 6810; article 3, paragraphe "n", 6822; 3e l., amendement Ross, 7396, 7406 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv., 7497 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7500 et suiv.; amendements du Sénat, 7908 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7165 et suiv.
Documents, dépôt, (débat sur int. Foster) 14; (débat sur int. Borden) 741 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, (sub.) 518 et suiv.
Dragueur "Galveston", achat, (sub.) 2995 et suiv., 2998 et suiv.
Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant son brevet, en comité, 2258 et suiv.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1327; (sub.), loyers, 6949 et suiv.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3155 et suiv.
Employés publics: employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien ? (int.) 1728, (mot. pour doc.) 1924, 2220, 2337, 2769, 7563.
Exercice financier, bill (n° 162) en modifiant le terme, en comité, 5221 et suiv.
Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) 4831 et suiv.; comparution de M. Cinq-Mars, 5422, 5436 et suiv.
Fer : fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (débat sur mot. Conmee) 3867 et suiv., 3883 et suiv.
Finances, (sub.) : appointements, 7664 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent : chenal des navires, (sub.) 2966 et suiv.
Fruits : destinés à l'exportation, inspection, (débat sur mot. Smith pour doc.) 1442 et suiv.; bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, en comité, 2240, 2612.
Gaz et lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2674 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5094 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Gibier : réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) y relatif, comité, 2896.
Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 6973 et suiv.
Gourme : procédé Malein, (int.) 184.
Grains du Manitoba : bill (n° 206), en comité, 6289 et suiv.
Gray, Franklin Montgomery, brevet, bill (n° 122) y relatif, en comité, 5068.
Honneurs conférés sur proposition du Gouverneur général, sans l'avis des ministres, (int.) 7669.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3041; immigrants mécontents, départ, (int.) 3150.
Immigration : dépenses, (int.) 182; immigration depuis cinq ans, (int.) 185; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1394 et suiv., 1690, 1702 et suiv.; bill (n° 170) relatif à l'immigration, 2e l. et comité, 5326 et suiv., 5543 et suiv., 5703 et suiv., 5371 et suiv.; amendements du Sénat, 7318.
Indiens, (sub.) : paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise : soins médicaux et médicaments, 1120; Indiens du Sang, concession de leur réserve, province d'Alberta, (mot. pour doc.) 2338.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 687, 710 et suiv.
Intercolonial : acquisition de terrains à Moncton, (débat sur observ. Ames) 5998 et suiv.
Inverness (Broad-Cove) port, réparations, (sub.) 6979.
Japonais : rapatriement, (observ.) 3231.
Juges : faisant partie de compagnies d'affaires, (int.) 186; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, en comité, 1822 et suiv.; juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5501 et suiv.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, en comité, 2247 et suiv.
McRae, Hector, achat de terres dans la Colombie-Anglaise, (int.) 6415.
Marine et pêcheries, agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3697 et suiv.
Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7368; exercices annuels, 7379 et suiv.
Monnaies, bill (n° 196) modifiant la loi y relative, comité, 5693 et suiv.
Montagnes Selkirk, amélioration des grottes, (sub.) 6004 et suiv.
Montréal : commission du port, bill (n° 124) y relatif, en comité, 2721 et suiv.; commission du port, avance de certaines sommes d'argent à ladite commission, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 6894.
Navigation : dans le détroit de Northumberland, (observ. sur int. Hughes) 1305 et suiv.; aide, (sub.) 7800 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, (sub.) : ports et rivières, 6964 et suiv.
Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, en comité, 7783 et suiv.
Or du Yukon : droit régalien, combien perçu? (int.) 5126.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Ottawa, (sub.) : hôtel des monnaies, 6898 ; édifice du parlement, 6898 ; musée Victoria, 6899 ; édifices administratifs, édifice de l'Ouest, 6901 et suiv.; nouveaux édifices administratifs, 6912 et suiv.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6926 et suiv.; dragage, etc., (sub.) 7185.
Pêcheries, (sub.) protection, 3797 et suiv.; inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3802 ; usines pour réduction du chien de mer, 3803.
Pénitencier de Kingston, (sub.) 7747 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., 3063 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7848 et suiv.
Pensions militaires : bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 5317 et suiv.
Phares et bouées : entretien et réparations, (sub.) 3710 et suiv.; phares, construction, et aides à la navigation, (sub.) 5071 et suiv.
Pilotage : bill (n° 219) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6719 et suiv.
Piscifactures et homarderies, (sub.) : 3793 et suiv.
Porcs : importés et abattus au Canada pour exportation, (int.) 181.
Postes, (sub.) transport des dépêches, 552 et suiv.
Preston, W. T. R., (débat sur mot. Monk pour le faire comparaître à la barre de la Chambre comme témoin, et sur amendement Laurier) 4603 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11), en comité, 6997 et suiv.
Prorogation : aura-t-elle lieu le 12 juillet? (int.) 7817.
Québec : levée Louise, subvention pour compléter travaux, (observ. sur mot. Brodeur pour comité) 3594 ; prêt de $150,000 à la commission du port, 4025 et suiv.
Remèdes brevetés : interdiction ou contrôle de la vente, (int.) 186.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 3411 et suiv., 3637 et suiv., 5676 et suiv.
Revillon Frères : bill (n° 76) concernant cette maison, en comité, 3766 et suiv.; amendements du Sénat, 6892-93, adoptés, 6893.
Rivière Thames : travaux pour empêcher débordement, (observ. sur mot. Clements pour doc.) 805.
Routes et réserves de terrain pour routes publiques dans la Saskatchewan, en comité, 5696 et suiv.
San-Francisco : tremblement de terre, secours de $100,000 par le gouvernement canadien, emploi, (observ. sur int. Osler) 2965.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., 1835 ; en comité, 7324 et suiv.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1462 et suiv.
Steamers, service, (sub.) : entre le Canada et le Mexique, 7769 et suiv.; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771.
Steamer brise-glaces dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7775 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l' "Arctic," (sub.) 3438, 3482 et suiv., 3899 et suiv.; steamer "Arctic," enquête sur son voyage,

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

2e rapport du comité d'enquête, (débat sur mot. MacLean pour adop.) 6560 et suiv.
Steamer "Duchess of Bedford", expédition dans l'océan Arctique, (sub.), 7796.
Substances alimentaires; fabrication, répression, (sub.) 2684 et suiv.
Tabac: canadien et importé, timbres, (sub.) 1614.
Tarif: enquête y relative, (sub.): dépenses des ministres et de leurs employés, 7666-67.
Tarifs douaniers d'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1941-44 et suiv.
Télégraphe: bureau à Athabaska-Landing, (sub.) 7209 et suiv.
Télégraphie Marconi: stations à Cap-Race et à Cap-Ray, (sub.) 7777 et suiv.
Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81), en comité, 4061 et suiv., 6154 et suiv.
Terres fédérales: vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (int.) 587, (mot. pour doc.) 800; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3013 et suiv.; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3261; arpentage, plans, irrigation, etc., (sub.) 6027 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6026 et suiv.
Toronto, (sub.): douane, agrandissement, 6929 et suiv.
Travail, département, (sub.) titres décernés à des employés, (observ. sur int. Blain) 7654.
Travaux publics, (sub.): commis et employés, appointements, 6958; appointements, (sub.) 7218 et suiv.
Viande: importée au Canada, (int.) 182.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1597; administration, (sub.) 6062 et suiv.; frais de séjour des magistrats, (sub.) 7730 et suiv.

Staples, William D., *Macdonald.*

Bestiaux: santé des, (sub.) 2756 et suiv.; service d'hygiène, (sub.) 7651 et suiv.
Canal des Galops, section Cardinal, coût estimatif, (int.) 1024.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903, en comité, 7291 et suiv.
Elevage, laitage, etc., (sub.) 7636 et suiv.
Gourme: procédé Malein contre, (int.) 348; traitement d'après ce procédé, (mot. pour doc.) 444.
Grains, inspection, bill (n° 207), 2e l., 6035 et suiv.; grains du Manitoba, inspection, bill (n° 207), en comité 6052.
Indiens, (sub.): Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1294 et suiv.
Manitoba: terres marécageuses, correspondance, etc., à ce sujet, (mot. pour doc.) 358.
Pénitenciers: fourniture de la farine, (int.) 353.
Recensement quinquennal dans l'Ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7644 et suiv.
Stations agronomiques, (sub.) 7595 et suiv; bulletins et rapports, 7618 et suiv.
Terrains marécageux: classification, cession, inspection, (int.) 463.

Stewart, Robert, *Ottawa.*

Baker, Harriett Wesley, bill (n° 179) pour lui faire droit, 1ère l., 4558; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.

Stewart, Robert,—*Suite.*

Compagnie verrière de Toledo, bill (n° 110) concernant certains brevets de la, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité, 3768, 3810 et suiv., 4050.
Edifices publics: écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1339.
Holmes, Charles William, bill (n° 181) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
Imprimerie de l'Etat, employés touchant moins de $12 par semaine, (int.) 7256.
Irvine, Minnie Florence, bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
Ottawa: hôtel des postes, employés touchant moins de $12 par semaine, (int.) 6416.
Vaughan, William Napoléon, bill (n° 180) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 6189-90.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 669.

Stockton, Alfred Augustus, *Ville et comté de Saint-Jean.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 83.
Archives, (sub.) 2743 et suiv.; (sub.) 7580 et suiv.; services de M. Doughty, 7580 et suiv.
Campbellton, quai, (sub.) 7132.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 498.
Chambre des communes: employés du bureau de distribution, appointements, (débat sur mot. Laurier) 7253; étude du rapport du comité chargé de remanier les règlements, (débat sur mot. Laurier) 7675 et suiv., 7823 et suiv.
Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
Chemins de fer: bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 2647 et suiv., 7265; amendements du Sénat, 7857 et suiv.
Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, bill (n° 86) concernant la compagnie du, en comité, 2776.
Chemin de fer Transcontinental-National: tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 1774 et suiv.
Code pénal de 1892; bill (n° 209) le modifiant quant aux loteries, comité, 7880.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216), en comité, 7465 et suiv.
Compagnies des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), en comité, 6184 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marchés pour importation d'immigrants, (débat sur mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 2490 et suiv.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224), en comité, 7344 et suiv.; 3e l., 7388 et suiv.
Dépêches: contrats pour transport sur l'Atlantique, (int.) 194, 222.
Dimanche, bill (n° 12), en comité, article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6756 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7415 et suiv.
Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7136.

Stockton, Alfred Augustus—*Suite.*
Elections fédérales : comité d'enquête sur moyens de prévenir actes de corruption, etc., (observ. sur int. Borden) 4915.
Intercolonial, (sub.) : accident de Belmont, (sur observ. Lawrence) 7719 et suiv.
Juges des cours provinciales, bill (n° 13), en comité, 5510 et suiv.
Juges: bill (n° 13) modifiant loi de 1905, 2e l., 901 et suiv.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, (bill (n° 85) y relatif, en comité, 2902.
Maisonneuve, élection partielle, (débat sur observ. Monk) 2284.
Ministres et sous-ministres: ne devraient pas exercer la profession d'avocat, (débat sur mot. Lennox) 2868 et suiv.
Montréal: commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1726; en comité, 2270 et suiv.
Navires, sûreté des, bill (n° 48), en comité, 7056 et suiv.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 4748 et suiv.
Postes : appointements des receveurs de la poste, (sub.), (observ. sur int. Blain) 7655 et suiv.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, en comité, 365; en comité, 7008 et suiv.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, en comité, 1814 et suiv.
Quaco, jetée de l'est, (sub.) 7134.
Remèdes : falsification, enquête, (mot.) 3026; institution d'un comité d'enquête, (mot.) 3140.
Représentation de chaque province en Parlement, (débat sur mot. Hughes) 1163 et suiv.
Saint-Jean, N.-B., élévateur à grains, coût, capacité, (int.) 2336; port, dragage, (sub.) 7135.
Stations agronomiques, (sub.) : 7594 et suiv.
Steamer "Arctic", expédition, enquête, (débat sur motion Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête) 6546 et suiv., 6707 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 3287, 3441 et suiv., 4958 et suiv.
Terres fédérales : titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3019.
Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (int.) 2333.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1585 et suiv.

Sutherland, hon. Robert Franklin (Orateur), *Essex-nord.*
Agriculture : comité, à propos d'une déposition de M. Scott, (sur observ. Monk) décision, 1200.
Bibliothécaires, rapport, 7.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2521, 2527, 2537.
Chambre des Communes, (sub.) : comités, commis, etc., 7788.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, 1ère l., (déc.) 779; bill (n° 9), idem, 2e l., (déc.) 839.
Chemin de fer de Burke's-Falls à South-River, motion Mackenzie pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du, (décision) 2880.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*
Chemin de fer de Cobalt-Range, motion McCool pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du, (décision) 2881.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), 3e l., (décision) 6796.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", pour importation d'immigrants, marchés avec elle, (débat sur mot. Foster pour y mettre fin) décision, 2167 et suiv., 2500.
Convenances parlementaires, (observ.) 3142.
Débats : publication, (sub.) 7788.
Députés : nouveaux, 3, 92, 1896; présentés, 3 et suiv., 432, 1002, 1896.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité : 3e l., amendement Ross, (décision) 7395 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à article 5, (décision) 7481 et suiv.; sur amend. Porter au paragraphe "n" de l'article 3, 7502; amendements du Sénat, 7882 et suiv., 7916.
Discours du trône, 4.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden), décision, 1354 et suiv., 1377 et suiv.
Elections contestées, 1 et 2, 503.
Elgin-est, vacance, (mandat émis pour nouvelle élection) 6331.
Explication de nature personnelle par l'honorable M. Foster, article de "La Presse", 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre) décision et question : 4839 et suiv.; 4905; 5216; comparution de M. Cinq-Mars, 5401 et suiv.; 5424; 5436; 5454.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, deux messages du Sénat à ce sujet, (lec.) 2307.
Messages de Son Excellence : commission de régie interne, nomination, (lec.) 128, remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, (lec.) 1999-2000; crédits supplémentaires, (lec.) 1808, 2078; sanction royale, 3230, 4354, 4470; crédits supplémentaires, 5835; prorogation, 7914, 7917.
Pensions de certains membres du conseil privé, et indemnité des députés et sénateurs, bill (n° 18) y relatif, 2e l., décision, 3057.
Pétitions: dépôt, (déc.) 858.
Pilotage: commission d'enquête, Sydney-nord, (mot. Boyce pour doc.), (décision) 6997.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration), décision, 7112.
Queen's College, Kingston, motion Harty pour présentation d'un bill y relatif, (décision) 2880.
Renfrew-nord, vacance, (mandat émis pour nouvelle élection) 6331.
Sanction royale, 768, 3230, 3242, 4354, 4470, 6331, 7918.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 97) modifiant la loi y relative, 2e l., décision, 1836.
Steamer "Arctic," enquête sur son voyage, débat sur motion Maclean pour adoption du 2e rapport du comité d'enquête, (décision) 6587.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) décision, 1990 et suiv.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, débat sur observ. Foster, (décision) 1597.
Vacances, 3.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1039.
Fusil Ross: (rép. à observ. Hughes) 3500.

Taylor, George, *Leeds.*
Américains: établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (int.) 356, 433.
Bois: vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (int.) 3494.
Bouées à gaz acétylène, nombre et coût, (int. Taylor) 1016; bouées à gaz, explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: explorations, noms des ingénieurs, instructions à eux données, (mot. pour doc.) 3025.
Canal Rideau, affermage de force hydraulique, (int.) 3837.
Capitaines et seconds de navires: bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, en comité, 493.
Chambre des communes: ameublement, (mot. pour doc.) 4138; ventilation, (observ.), débat, 5753 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (en comité sur projet de résolution) 6328 et suiv.; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, en comité, 6407 et suiv., 7308 et suiv.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150), en comité, 5359.
Compagnie dite "Macdonald Iron Company," Yukon, paiements à elle faits, (int.) 7256.
Compagnie Woods, paiements à elle faits, (int.) 1912.
Débats: comité, 2e rapport, préparation d'un index analytique, (débat sur mot. Gervais pour adop.) 2086; compte rendu des débats, erreur sur une note à propos de l'enquête sur voyage de "l'Arctic,", (observ.) 3895.
Dickinson's-Landing, phare, coût, (int.) 1015.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité: article 5. 5932 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932 et suiv., rejetée, 5954; article 2, allusion au chapitre 246 des statuts refondus d'Ontario, 6761; amendement Martin à art. 5, 7437 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv.
Disraéli, quai, (sub.) 7154 et suiv.
Documents: dépôt ordonné par la Chambre, (observ. sur mot. Reid) 2888.
Douanes: inspection, conseil des douanes, statistiques, (sub.) 532.
Dragueurs: de MM. Daly et Hanmand, usage, (int.) 590, 786.
Edifices tenus à bail par le Gouvernement à Ottawa, (int.) 192.
Explications de nature personnelle: par M. Ingram, indemnité sessionnelle, article du "World," de Toronto, (observ.) 2688; par M. Foster, article de "La Presse," 26 mai 1906, (débat sur mot. Foster) 4841 et suiv.; par M. Taylor, M. Carvell, M.P., orangiste, 4914.
Ferme d'expérimentation centrale: recettes et dépenses, (int.) 787; dépenses, (int.) 2327.

Taylor, George—*Suite.*
Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (int.) 604, 606; (rép. à observ. Fisher) 1040, 1626, 2385.
Gaz et lumière électrique, (sub.): appointements des inspecteurs, 2674.
Houille bitumineuse: entreposage au Canada, (int.) 1916.
Indiens, (sub.): Indiens de la Colombie-Anglaise, soins médicaux et médicaments, 1123 et suiv.; Indiens du Sang: réserve, rapport, (mot. pour doc.) 3891.
Institut impérial de Londres, renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.), débat sur mot. Paterson, 704.
Intérieur: ministère, (sub.) 378 et suiv., 420.
Journaux: étrangers, port, réduction, (int.) 5666.
"Leslie & Company", Yukon, paiements faits à cette maison, (int.) 7256.
Main-d'œuvre étrangère: loi y relative, jugement du juge Anglin, appel, (int.) 355.
Milice, (sub.): artillerie, armes, champs de tir, etc., 7370 et suiv.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2592 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142), (motion demandant aussi pensions pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4679; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7850 et suiv.
Pénitenciers: fourniture de la farine, (int.) 468, 800.
Phares: phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (int.) 603; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 4903, 5044 et suiv.
Postes: ministère, (sub.) 415 et suiv.; uniformes pour facteurs, de qui achetés? (int.) 1804; taxe sur périodiques américains, (int.) 5757.
Prescott: phare du moulin à vent, coût, (int.) 1015.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) en comité, 7005 et suiv.
Renfrew-nord, vacance, (int.) 6287.
Rivière Chaudière: concessions de chutes d'eau, (mot. pour doc.) 4095.
Sauvalle, Marc, employé au service de l'immigration française, (int.) 3326.
Steamers: subvention à la compagnie Acadia, (int.) 3331.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic", (sub.) 3466 et suiv., 4202 et suiv., 4944 et suiv.
Tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 1994 et suiv.
Terres fédérales: titres de terres émis au Manitoba dans l'Alberta et la Saskatchewan, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 3011 et suiv.
Travaux publics: ministère, (sub.) 412.
Volailles: stations d'engraissement, (int.) 606.
William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (int.) 5640.

Telford, William Patteson, *Grey-Nord.*
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité, article 7, 6853.

Telford, William Patteson—*Suite.*
Ile Griffith, acquisition, (observ.) 971.
Indiens, (sub.) : 971.
Ottawa, (sub.) édifices administratifs, édifice de l'ouest, 6904 et suiv.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925 et suiv.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 669.

Templeman, hon. William, *ville de Victoria, C.-A.*
Accise: appointements, (sub.) 1601 et suiv.; services des grandes distilleries, etc., 7724.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1614.
Brantford: droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (rép. à int. Cockshutt) 589.
Compagnies d'assurance: cautionnements en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'Intérieur, (rép. à int. Macdonell) 1520, 2129.
Dimanche, observance du, bill (n° 12), en comité: article 3, paragraphe "o," 6825, amendement, 6825, adopté, 6825.
Douanes : percepteurs, allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724.
Gaz: appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.): 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
Lumière électrique : appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.) 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
Montmagny: fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (rép. à int. Paquet) 2333.
Navigation: dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. Macpherson) 1556 et suiv.
Pêcheries, (sub.) inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3786 et suiv.
Poids et mesures: bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 908.
Remèdes: falsification, enquête, (rép. à mot. Stockton) 3026.
Revenu de l'Intérieur, (sub.): loyer, combustible, service, 2673, 2678.
Sirop d'érable: falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1459 et suiv.
Substances alimentaires: falsification, (sub.) 2684.
Système métrique, (sub.) : achat d'étalons, 2673; série de conférences, 2678.
Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1611, 7724.
Vancouver: ferme d'expérimentation, établissement, (rép. à int. Herron) 594.
Williams, J. J., renvoi, (rép. à int. McLennan) 3000

Thompson, Alfred, *Yukon.*
Alaska: frontière, difficultés, (observ.) 5314.
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company," bill (n° 183) la constituant en corporation, 1ère l., 4559; 2e l., 5360; 3e l., 6232; amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5091 et suiv.
Yukon: concessions minières, intervention de M. Belcourt, (débat sur observ. Foster) 1580 et suiv.; création d'un conseil électif, (observ. sur int. Borden) 2962; lois minières applicables au Yukon, bill (n° 153) y relatif, en comité, 3503 et suiv., 4916; besoins

Thompson, Alfred,—*Suite.*
administratifs, (observ.), débat, 5229; annulation de certaines concessions, (observ. sur int. Borden) 6729 et suiv.

Tisdale, hon. David, *Norfolk.*
Canal maritime Sainte-Claire-Erié, bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1ère l., 577; 2e l., 809; 3e l., 1345.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61), en comité, 4861 et suiv.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité, 5761 et suiv.; 5904 et suiv.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 3155.
Explication de nature personnelle par M. Foster, (débat sur mot. Foster pour comparution de M. Cinq-Mars à la barre de la Chambre, article de "La Presse," 26 mai 1906) 4908.
McIntosh, Mary-Eileen, bill (n° 185) pour lui faire droit, (observ. sur mot. Northrup) 5576.

Tobin, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (débat sur mot. Blain) 3537 et suiv.
Disraéli : quai, (sub.) 7139 et suiv., 7163 et suiv.
Fleuve-Saint-Laurent : éclairage, coût, (int.) 1191, 1625.
Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (int.) 1421.
Sherbrooke : camp militaire cette année, (int.) 339.

Turriff, John G., *Assiniboïa-est.*
Chambre des communes : réglements, étude, 7835.
Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, 1ère l., 1415 ; 2e l., 1624; en comité, 3265 ; 3e l., 3316.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75), 3e l., 6793 et suiv.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35), en comité, 3317 et suiv.
Indiens, (sub.) : études topographiques, réserve indienne des lacs Croches, 981.
Pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 220) abrogeant l'acte y relatif, en comité, 7836 et suiv.
Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, en comité, 2912 et suiv., 3410 et suiv., 3655 et suiv., 5679 et suiv.
Terres fédérales : concédées aux chemins de fer, obligation d'en compléter le choix, (débat sur mot. Roche) 936 et suiv., 1075; administration des terres fédérales, (débat sur observ. Ames) 3204 et suiv.; (débat sur mot. Borden pour comité d'enquête concernant administration et vente des terres fédérales) 4460-4471 et suiv.
Wagner, Philip ; emploi, destitution, (observ. sur mot. Fowler) 5747 et suiv.

Verville, Alphonse, *Maisonneuve.*
Dimanche : bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, en comité : article 5, sur propositions d'amendements à l'article

Verville, Alphonse—*Suite.*
5, 5935 ; article 10, 6451 ; article 14, 6538, proposition d'amendement, 6538 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7551 et suiv.
Immigrants : amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (débat sur mot. Smith pour doc.) 3035 et suiv.
Immigration : agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (int.) 1030.
Imprimeurs anglais de Winnipeg, plaintes, (int.) 590, 1430 ; (mot. pour doc.) 1033, 1431.
Lethbridge: grève des houilleurs, (int.) 591.
Ouvriers italiens importés à Montréal : enquête par sous-ministre du Travail, rapport, (mot. pour doc.) 1927.
Pensions de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.) 2582.
Preston, W. T. R., (débat sur motion Monk demandant qu'il ne soit plus inspecteur d'immigration) 7106 et suiv.

Walsh, Robert Nelson, *Huntingdon.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 108.
Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, coût, (int.) 7577.
Canal Murray : jetée de bois à l'entrée, soumissions, (int.) 7122.
Employés publics : occupations ne relevant pas de leur service, destitution, (int.) 337, 472.
Indiens, (sub.) : Indiens en général, inspection des agences et réserves, 1296 et suiv.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171 ; (tributaires), pour canaux de déversement, (sub.) 7172 et suiv.
Saint-Anicet : quai, réparations, gardien, (int.) 1619.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (débat sur mot. Boyer) 1471.
Vétérans canadiens, services lors des incursions féniennes, récompense, (débat sur mot. Monk) 653.

Ward, Henry Alfred, *Durham.*
Camps militaires: registres matricules, transmission au ministère, (observ. sur int. Hughes) 1037, (int.) 2691, 3402.
Canal de la Trent : explorations, (int.) 466.
Cochrane, Fred., affaire, (observ.) 871.

Watson, Robert James, *Parry-Sound.*
Bills d'intérêt privé, présentation, (observ. sur mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 2892.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 121) concernant la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1848; comité et 3e l., 3524.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris "l'Arctic," (sub.) 4228 et suiv.
Transports: commission, dépôt et étude de son rapport, (débat sur mot. Hall pour doc.) 3370 et suiv.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen.*
Hetherington, Thomas P., emploi, (int.) 5637.
Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (int.) 603.
Wagons officiels: nombre et coût, (int.) 1018.

Wilson, Norman Frank, *Russell.*
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, bill (n° 173) concernant la compagnie du, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; comité, 6212 et suiv.; 3e l., 6495 et suiv., 6863, 6892.
Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice, bill (n° 172) y relatif, 1ère l., 4050 ; 2e l., 5112, 5537; 3e l., 6232.

Wilson, Uriah, *Lennox et Addington.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 122.
Annuaire statistique, (sub.) 7589.
Archives, (sub.) 2738 et suiv., 7585.
Baleiniers: taxe de $50, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 6894 et suiv.
Brevets: registre des, (sub.) 2744 et suiv.
Chemins de fer: subventions, (observ. sur mot. Emmerson, pour comité sur projet de résolution) 6298; en comité, 6299 et suiv.; bill (n° 214) à ce sujet, en comité, 7022 et suiv.; subventions, gagnées par les compagnies, (int.) 7258.
Compagnie dite "Mexican Electric Company," bill (n° 96) pour changement de nom, en comité, 2734.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company," bill (n° 35), en comité, 3317 et suiv.
Dimanche : observance du, bill (n° 12), en comité : 3e l., amendement Ross à article 4, 7416.
Dragueurs: nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776 et suiv.
Finances, (sub.): frais de gestion, 7661 et suiv.
Halifax: hôpital pour patients atteints du trachome, achat, (int.) 1804, (mot. pour doc.) 1926.
Homesteads: inscriptions, combien de colons en ont pris au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, etc., (mot. pour doc.) 214
Houille : droit d'exploitation, (mot. pour doc.) 4096.
Immigrants : combien amenés par l'Armée du Salut, (int.) 190; amenés par la compagnie de l'Atlantique-nord, contrat à cet effet, etc., (mot. pour doc.) 213.
Immigration : correspondance entre le haut commissaire du Canada à Londres et son secrétaire, et W.T.R. Preston, (mot. pour doc.) 213, 1910; accusations, contre agents en Angleterre, (int.) 1919; bill (n° 170) concernant l'immigration, en comité, 5333, 5339 et suiv., 5543 et suiv.; agences (sub.) 5648 et suiv.; agents, (sub.) 6008 et suiv., 6119 et suiv.
Indiens : population indienne du comté de Victoria, et son médecin, (int.) 2515.
Ottawa, (sub.) : observatoire astronomique, 6897.
Pensions de certains membres du conseil privé et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, (débat sur 2e l.,) 2585 et suiv.; pensions de certains membres du conseil privé, bill (n° 142) y relatif, 1ère l., 1801; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4678 ; certains membres du conseil privé, bill (n° 220) tendant à abroger l'acte y relatif, en comité, 7853.
Postes, (sub.) : transport des dépêches, 565; divers, 571 et suiv.
Preston, W.T.R., voyage de Londres au Canada, (int.) 177; loyer d'une maison, et entretien, (int.) 4004.

Wilson, Uriah—*Suite.*
Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, 4024.
Recensement quinquennal dans l'ouest, emploi de M. Moberley, (sub.) 7645.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 143) modifiant la loi y relative, 1ère l., 1801; (observ. au sujet du progrès de ce bill) 4678.
Stations agronomiques, (sub.) 7595 et suiv.
Trois-Rivières, port, nouveaux quais, (sub.) 7177 et suiv.
Welton, Ont., directeur de la poste (L. L. Galliher), destitution et remplacement, (int.) 865.

Worthington, Arthur Norreys, *Sherbrooke.*
Armes, employées par la milice canadienne, inspection, (int.) 439.
Boulanger, lieut.-colonel, destitution, (mot. pour doc.) 357.
Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (int.) 4912.
Fusil Ross, compagnie du, constitution, siège d'affaires, etc., (int.) 1424; (mot. pour doc.) 1432; fabrication, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (int.) 3327; enquête et rapport, (int.) 3496; hausse à combinaison "Sutherland", (int.) 4815.
Guerre sud-africaine : dépenses des contingents, (int.) 1618.
Magog : érection d'un bureau de poste (int.) 353.
Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (int.) 4911.
Salles d'exercice militaire, construction, coût, (int.) 3332.

Wright, Aaron Abel, *Renfrew-sud.*
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant loi de 1903, en comité, 7288 et suiv.
Chutes d'eau, (débat sur mot. Monk) pour doc.) 631 et suiv.
Electricité : exportation de l'énergie électrique, etc., réglementation, bill (n° 145) à cette fin, 2e l., 3162 et suiv.
Foin : débat sur projet de résolution Beauparlant tendant à en réglementer la vente, 4114.
Gaz et lumière électrique, (sub.) : appointements des inspecteurs, 2677.
Poids et mesures : bill (n° 14) modifiant loi y relative, 2e l., 910.
Québec : prêt de $150,000 à la commission du port, bill (n° 174) à cette fin en comité, 4925.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic", (sub.) 4932.

Wright, William, *Muskoka.*
Chambre des communes, ventilation, (débat sur mot. Bristol) 7570.
D'Escousse, N.-E., (int.) 1025.
Disraéli, quai, (sub.) 7147 et suiv.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 511.
Edifices publics : écroulement de la tour de l'ouest, (débat sur observ. Borden) 1323.
Immigration: bill (n° 170) y relatif, en comité, 5384 et suiv.
Lamont, M J. H., représentant du ministère public, honoraires, (int.) 1012.
Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, en comité, 2902.
Quais de l'Etat, ingénieur et gardiens, noms et domiciles, (int.) 1924, 2514.
Recensement quinquennal dans l'ouest, (sub.) 7648.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, l'"Arctic," (sub.) 3439 et suiv.

Zimmerman, Adam, *Hamilton-ouest.*
Bouées à gaz : explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 5010 et suiv.
Canal Welland, (sub.) : éclairage électrique et force motrice, 5291.
Cannington : receveur de la poste, destitution, (débat sur mot. Hughes pour doc.) 2520 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6275 et suiv., 6408.
Chemin de fer Hamilton-Waterloo-Guelph, bill (n° 104) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1517 ; 2e l, 1767 ; 3e l., 3766.
Compagnie d'assurance contre le feu, dite "National Fire Insurance Company of Canada," bill (n° 63) la constituant en corporation, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007.
Compagnies de prêts : bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 920, renvoi au comité des banques et du commerce, 920 ; comité, 3359; 3e l., 7193.
Dimanche, bill (n° 12), en comité : article 3, 6806 et suiv.; amendement Galliher à article 3, 7457.
Douanes : appointements et dépenses, (sub.) 512.
Milice, (sub.) : artillerie, armes, champs de tir, etc., 7376 et suiv.; habillement et petit équipement, 7381.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, y compris l'"Arctic," (sub.) 4974 et suiv.
Tabac : canadien et importé, timbres, (sub.) 1612 et suiv.

# INDEX

## 2e PARTIE – SUJETS


ACADEMIE des Beaux-Arts, (sub.) 7792.
Accidents : sur le fleuve Saint-Laurent, (int. Bergeron) 604, 795, 1007, 1135.
Accise, (sub.) : appointements, 1601; pour pourvoir au paiement du service des grandes distilleries, etc., 7724.
Acier: primes, total payé, (int. Schaffner) 7577.
Acton-Vale, édifice public, (sub.) 6916.
Adresse en réponse au discours du trône, (débat): M. Knowles, 21; M. Chisholm, 28; M. R. L. Borden, 35 ; sir Wilfrid Laurier, 52; l'hon. M. Foster, 61; l'hon. M. Fisher, 78; M. Stockton, 83; M. W. F. Maclean, 83; M. Lennox, 98 ; M. Cockshutt, 100 ; M. Walsh, 108; M. Lake, 108; l'hon. M. Oliver, 115; M. Wilson, 122; M. Barr, 123; M. Ingram, 126; motion de sir Wilfrid Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général.
Affaires indiennes: appointements et dépenses, (sub.) 379; nombre de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int. Armstrong) 1136; rapports des agents de la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1798; appointements, (sub.) 6136; écoles, (sub.) 6136.
Agriculture : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 383; comité d'agriculture et de colonisation, conférences, traduction en français, (int. Parent) 593; à propos d'une déposition de M. Scott, (observ. Monk) 1197; rapport annuel, (dépôt) 1615 ; comité, 3e rapport, (mot. McKenzie pour adop.) 2081; 5e rapport, (W. T. R. Preston), présentation par M. Mackenzie, 4259; (mot. Monk pour renvoi au comité, pour audition du témoignage de M. J. A. Smart) 2081; produits agricoles, importation et exportation pendant dernier exercice, (mot. Clements pour doc.) 2099; produits agricoles déclarés en douane au Sault-Sainte-Marie, comme venant des Etats-Unis, (int. Boyce) 2140; (mot. Monk pour mise à l'étude du 5e rapport, concernant W. T. R. Preston) 4260 ; comité d'agriculture, (mot. Laurier pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354, pour remplacer M. Lachance par M. Fortier, 4558.
Ahearn et Soper : paiements à eux faits, (int. Northrup) 4910.
Ajournement: (mot. Brodeur) 3890; mot. Laurier, 6718.
Alaska : frontière, difficultés, (observ. Thompson) 5314.
Alberta et Saskatchewan, bureaux d'enregistrement, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6128.
Alcool méthylique, droit, (int. Ganong) 5643; alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.), 1614.
Allen, James, bill (n° 192) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
Amaranthe, bureau de poste, établissement, (int. Barr) 1024.
Américains: établis dans l'Ouest canadien, naturalisation, (int. Taylor) 356, 433.
Amherstburg, chenal, améliorations, (sub ) 7179.
Anse-au-Griffon: travaux, dépenses, (int. Monk) 1191.
Antigonish, édifices publics, (sub.) 6915.
Annuaire statistique: crédit supplémentaire, (sub.) 2751, 7589.
" Appeal to Reason ", journal, prohibé par le ministre des Postes, (int. Barr) 1923; interdiction levée, (int. Barr) 5752.
Arbitrage: entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int. Borden) 232; entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais, (sub.) 7793.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 6956.
Arboriculteurs: congrès, rapport, (int. Armstrong) 5638.
Arboriculture fruitière, développement, (sub.) 7619.
Arcand, A., paiement à sa veuve, (sub.) 6136.
Archives, (sub.) : somme additionnelle, 2737; services de M. Doughty, 7579 et suiv.
" Arctic ", steamer (voir steamers et brise-glaces de l'Etat, lettre S; aussi steamer " Arctic ", lettre S).
Armée impériale : situation des officiers, (int. Hughes) 4355.
Armée du Salut, immigration de ses membres au Nord-Ouest, (int. Hughes) 6992.
Armes : armes employées par la milice canadienne, inspection, (int. Worthington) 439.
Arnes, quai, (sub.) 7189.
Association dite "British Medical Association", réunion à Toronto, contribution, (sub.) 7793.
Association dite " Northwest Commercial Travelers' Association of Canada ", bill (n° 212) y relatif, 1ère l., 6143; 2 l., 6893; comité et 3e l., 7472.
Association dite "Pacific Marine Underwriters", bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité et 3e l., 3834.
Association dite " Temple Mutual Life Association ", bill (n° 38) la constituant en corporation, 1ère l., 460; 2e l., 961.
Association dite " Woman's Art Association of Canada ", bill (n° 59) y relatif, 1ère l., 769; 2e l., 1007.
Assurances (voir " compagnies d'assurance ", lettre " C ").
Auditeur général, rapport, dépôt, (int. Borden) 7; (dépôt par sir Wilfrid Laurier) 128, 174; (mot. Foster pour doc.) 502; version française du rapport, dépôt, (int. Bergeron) 5897, (rép. de M. Parmelee à int. Bergeron) 6032; distribution du rapport en fascicules, (observ. Borden) 6288; bureau, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 7790; augmentation d'appointements, 7790.
Aylmer, (Elgin), nouveau bureau de poste, emplacement, (mot. Ingram pour doc.) 211.

Aylesworth, hon. A. B., ayant occupé comme avocat dans combien de causes depuis nomination comme dir. gén. des Postes ? (int. Bennett) 442; ses relations professionnelles avec la compagnie des tramways de Toronto, (int. Lennox) 3333; démission comme ministre de la Justice, (int. Hughes) 5573.
Aylmer, W. F., nomination, (int. Roche) 5128.

BADDECK : quai, emplacement, (int. Blain) 2517.
Baie Georgienne : station biologique, laboratoire, (sub.) 3801.
Baie Machedash, dragage, (int. Bennett) 2514.
Baie d'Ungava, Labrador, réclamations de Terre-Neuve à ce sujet, (int. Gervais) 7669.
Baker, Harriett Wesley, bill (n° 179), pour lui faire droit, 1ère l., 4558; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.
Baleiniers : droit de $50 sur chacun, (mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 6245; en comité, 6894; projet lu et adopté, 6895.
Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6092.
Banque dite "Citizens' Bank of Canada" bill (n° 187) y relatif, 1ère l., 5014; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
Banque dite "Chartered Bank" de Londres et Canada, bill (n° 204) la constituant en corporation, 1ère l., 5666; 2e l., 5893; comité et 3e l., 6892.
Banque coloniale du Canada, bill (n° 188) la constituant en corporation, 1ère l., 4914; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
Banque dite "Farmers' Bank of Canada", bill (n° 127) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; 3e l., 3316.
Banque Monarque du Canada, bill (n° 186) y relatif, 1ère l., 4914; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6212.
Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 50) y relatif, 1ère l., 680; 2e l., 961; comité, 3322; 3e l., 3323.
Banque Provinciale du Canada, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 679; 2e l., 961; comité et 3e l., 3317.
Banque dite "Royal Bank of Canada" bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité, 4496, 4857, 6175 et suiv.; comité et 3e l., 6188.
Banque dite "United Empire Bank of Canada", bill (n° 52) la constituant en corporation, 1ère l., 680; 2e l., 961.
Baril, Alfred, emploi à Sorel, (int. Léonard) 865.
Bateaux pêcheurs des Etats-Unis, allocation aux percepteurs des douanes sur émission de permis de pêche à ces bateaux, (sub.) 3803.
Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 16) modifiant loi de 1898, 1ère l., 258; 2e l., 1188; inspection, (sub.) 3781.
Battleford, pont sur la rivière Bataille, (sub.) 7216.
Baudets : importés pour fin de reproduction, droits, (int. Jackson) 866.
Bayfield : port, dépenses, (int. Gunn) 597.
Baysville: préposé à la garde du quai, (int. Wright) 1924.
Beaverston, port, améliorations, (sub.) 7179.
Bell's Rapids : bureau de poste, établissement, (int. Porter) 207.
Belle-Rivière, chenal, dragage, (sub.) 7179.
Belleville, édifice public, (sub.) 6922.
Bestiaux, santé des, crédit supplémentaire, (sub.) 2751; acquisition de bestiaux pour agences indiennes, (int. Herron) 4814; service d'hygiène, quarantaine; maladie des bestiaux de Pictou et d'Antigonish, (sub.) 7649.
Bétail canadien : interdiction en Angleterre, représentations pour la faire cesser, (int. Sproule) 186; bétail du comté de Victoria, maladie, (int. Hughes) 437.
Beurre : peseur public à Montréal, (int. Armstrong) 4816; beurre fabriqué à Nappan et à Mabou par le gouvernement, (int. Lefurgey) 5310.
Bibliothécaires, rapport, 7.
Bibliothèque : comité, nomination, (mot. Laurier) 173; pourquoi n'y a-t-il pas d'employé à la bibliothèque, le dimanche après-midi ? (int. Hughes) 2294.
Bic, quai, (sub.) 7135.
Billets fédéraux, émission et rachat, (sub.) 7661.
Bills d'intérêt privé : prolongation de délai, (mot. Grant) 858, (mot. Dyment) 1629, (mot. Macpherson) 2890; bills présentés sans motion préalable demandant prolongation de délai, (observ. Sproule) 2389.
Birnie, district de : facilités postales, (int. Roche) 5128.
Blé : inspection à Winnipeg, (int. Lake) 5126.
Blooming-Point, I.P.-E., établissement d'un bureau de poste, pétition à cette fin, (int. McLean) 343.
Bois : permis d'en couper, (mot. Foster pour doc.) 219; surintendance des mesureurs, à Québec, vacance, (int. Morin) 3326; vente sur la réserve du lac du Poisson-Blanc, (int. Taylor) 3494; mesurage et inspection, (sub.) 7756.
Bouées : à gaz acétylène, nombre et coût, (int. Taylor) 1016; bouées, installation dans le chenal, entre Châteauguay et Beauharnois, (int. Piché) 2795; bouées fabriquées à l'étranger, (int. Foster) 3495; entretien et réparations des bouées, (sub.) 3710 et suiv.; bouées à gaz, paiements à Thomas L. Wilson, (int. Foster) 793; explosion à Kingston, indemnités, (sub.) 4982.
Boulanger, lieut. colonel, destitution, (mot. Worthington pour doc.) 357.
Bracebridge : préposé à la garde du quai, (int. Wright) 1924.
Brandon, salle d'exercice, (sub.) 6931.
Brantford : revenu postal et douanier, (int. Cockshutt) 351; bureau de poste, salaires et gages, (int. Cockshutt) 352; droits d'accise, perception, de 1900 à 1905, (int. Cockshutt) 589; édifice public, (sub.) 6922.
Brevets : "Bulletin des Brevets," (sub.) 2744, 7586.
Brise-glaces de l'Etat: entretien et réparations, (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv.
Bronte, port, améliorations, (sub.) 7180.
Brooks, F. L., et Cie ; paiement fait à cette maison, (int. Foster) 1143, (int. Northrup) 3499.
Brothier, Désiré, mise en liberté, (int. et observ. Borden) 5115, (int. Macpherson) 5312, (observ. Macpherson) 5456 et suiv.
Budget : exposé budgétaire, débat, 3916 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 3916; l'hon. M. Foster, 3935; l'hon. M. Paterson, 3962; M. Cockshutt, 3986; budget, exercice de neuf mois finissant le 31 mars 1907, (projet de résolution Fielding demandant crédits) 7854; bill (n° 225) accordant ces sommes à Sa Majesté, 1re et 2e l., 7854.

Bulmer, Nettie M., bill (n° 218) pour lui faire droit, 1ère et 2e l., 6862 ; 3e l., 7193.

Câble du Pacifique, exploitation, pour aider à combler déficit, (sub.) 7793, détails, 7911.
Cabotage : (mot Clarke modifiant loi y relative) 609.
Caisses d'épargnes postales, (Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse) nombre, où situées, recettes, etc., (int. Sinclair) 1141.
Calgary, entrepôt de douane et bureau de poste, (sub.) 6941.
Campeau, Michel, emploi au département des Postes, (int. Jackson) 865, 1425.
Campbellton, quai, (sub.) 7127.
Camps militaires : registres matricules, transmission au ministère, (int. Hughes) 1036, (int. Ward) 2691, 3402 ; approvisionnement, (int. Hughes) 2093 ; camp annuel, où sera-t-il établi en 1906, (int. Hughes) 2095 ; projet d'établissement dans le comté de Simcoe, (int. Lennox) 5643.
Camp militaire à Sherbrooke, (int. Lanctôt) 2797.
" Canadian Bible Society, Auxiliary to the British and Foreign Bible Society," bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 362 ; 2e l., 541 ; 3e l., 2733.
" Canadian Handicraft Guild ", bill (n° 166) le constituant civilement, 1ère l., 3399 ; 2e l., 3524 ; comité et 3e l., 4051.
" Canadian Law Library ", contribution, (sub.) 7741.
" Canadian Lloyds Certificate ", bill (n° 114) la constituant en corporation, 1ère l., 1629; 2e l., 1847 ; comité et 3e l., 5360.
Canal de la baie Georgienne : études topographiques, coût, (int. Monk) 347 ; explorations à ce sujet, noms des ingénieurs, instructions à eux données, (mot. Taylor pour doc.) 3025 ; tracé, études, (sub.) 6963.
Canal de Beauharnois : a-t-on fait des travaux à la tête de ce canal, l'année dernière ? (observ. Bergeron) 7724.
Canal de Carillon, (sub.) : barrages, 5204.
Canal de Cornwall : halage des navires par force électrique, contrat à cette fin, (int. Lancaster) 790 ; contrat pour halage des navires, (mot. Ames pour doc.) 3359 ; améliorations, (sub.) 5492.
Canal de déversement dans Saint-Anicet et Sainte-Barbe, coût, (int. Walsh) 7577.
Canal des Galops, section " Cardinal," coût estimatif, (int. Staples) 1024 ; (sub.): pour arrêter une fuite dans la berge, 5205.
Canal de Grenville, (sub.): barrages, 5204.
Canal de Lachine, (sub.) : reconstruction de murs inclinés, 5204 ; réparations, 5492 ; personnel, 7695 ; indemnité à W. Mitchell, blessé, 7711 ; installation électrique, 7722.
Canal maritime Sainte-Claire-Erié, bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1ère l., 577 ; 2e l., 809 ; 3e l., 1345.
Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 5535.
Canal Murray, jetée en bois à l'entrée, soumissions, (int. Walsh) 7122.
Canal de Newmarket: projet, études, estimation du coût, (int. Lennox) 1618.
Canal de la Pointe-Farran, matériel d'éclairage au gaz acétylène, installation, dépenses, (int. Reid) 1734, 4138.
Canal Rideau, affermage de force hydraulique, (int. Taylor) 3837; enlèvement des entrepôts, côté ouest, (int. Blain) 4815; (sub.): construction de trois ponts tournants, 5302.
Canal du Sault-Sainte-Marie, (sub.): construction, 5293, 5491; abri pour les éclusiers, 7717.
Canal de Soulanges, (sub.): construction, 5491; éclairage électrique, etc., 5492.
Canal de la Trent: enquête, (int. Hughes) 195; travaux, (int. Porter) 208 ; explorations, (int. Ward) 466 ; rupture, (int. Hughes) 608; enquête, emploi de R. J. McLaughlin et de D. O'Connell, (int. Hughes) 609; eaux tributaires, attribution, (int. Hughes) 864; profondeur du canal, (int. McColl) 866; forces hydrauliques, vente, louage ou cession, (int. Hughes) 1430; travaux, marchés et dépenses à ce sujet, (mot. Hughes pour doc.) 1431; barrages construits par le gouvernement d'Ontario sur cours d'eau alimentant le canal, prise de possession par le département des Chemins de fer, (dépôt de doc. par M. Emmerson) 1629; creusage, (mot. Hughes pour doc.) 1635; surintendant, qui est-il ? (int. Hughes) 1915; écluse de Peterborough, défectuosités, renvoi d'employés, (mot. Barker pour doc.) 1927 ; (mot. Hughes pour doc.) débat, 3334 et suiv.; (sub.) : construction, 5294; améliorations sur la rivière Holland, 5295 ; améliorations, 5300; achat d'un remorqueur, 5494 ; personnel, 7710; réparations, 7710.
Canal Welland : améliorations, pont n° 11, etc., (int. Lalor) 598; ponts d'Allanburg et de Market-Crossing, et passage sous le canal, à Welland, coût, (int. Lalor) 599; (sub.): éclairage électrique et force motrice, 5289; creusage, 5492; indemnité à D. W. Parr, 7711.
Canal de Williamsburg, dépenses, (int. Reid) 1016; appareil à lever les portes, construction, (sub.) 5492.
Canaux: éclusiers, réglementation de leurs salaires, (int. Boyer) 4817; perception du revenu, (sub.) 5477 ; éclairage, (mot. Sproule et Foster pour doc.) 6725.
Canaux de la province de Québec, (sub.): nouveau tonnage, levés, plans, etc., 5204; construction de deux allèges, 5204.
Canning, quai, construction, (sub.) 6978.
Cannington, directeur de la poste, destitution, (int. Hughes) 195, 233, 437, 470; (mot. Hughes pour doc.) débat, 2519 et suiv.
Canon du midi, service, (sub.) 431.
Canonnières: coulées bas dans la rivière Thames, don d'icelles par le Gouvernement à un Américain, (int. Kemp) 344, 2612.
Canso, service médical, (int. Daniel) 442.
Canton Fabre, lac Témiscamingue, quai, (sub.) 7136.
Cap de Hillsborough, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Martin) 3140.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 7) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 18; 2e l., 475; comité, 484, 872, 1033; (mot. Brodeur pour renvoi à comité spécial) 1033, (mot. Lancaster pour remplacer M. Lefurgey par M. Bergeron dans ce comité) 1034.
Cap-Tourmentin, port, (sub.) 7128.
Carbure: achat, (int. Foster) 1020, 1139.
Cartes du Caanda et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127.

M. Carvell, M. P., orangiste, explication par M. Taylor, 4914 ; tarif élevé, article du "Star", de Montréal, M. T. Martin, 5207.
Chaloupe automobile, pour explorations géologiques, dans la Colombie-Anglaise, (sub.) 6129.
Chamberlain, Dr T. F., emploi, (int. Broder) 5126.
Chambre des communes: bill (n° 3) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 454; (mot. Borden pour renvoi au comité) 454;
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, (voir Sénat, lettre S) 1ère l., 19; séances de la Chambre, erreur dans le procès-verbal, (observ. Borden) 1005; (mot. Laurier pour préséance des mesures du Govt, le jeudi) 1301; présidence: inventaire des fournitures et de l'ameublement, correspondance, etc., (mot. Lancaster pour doc.) 2337-38; ameublement, (mot. Belcourt pour doc.) 3024; (mot. Taylor pour doc.) 4138; défectuosités de l'acoustique dans la salle des séances (observ. Bole) 3232 ; ameublement de l'appartement du président, (mot. Lancaster pour doc.) 2337-38, 5314, 5669 ; séances du matin, (mot. Laurier) 5644; ventilation, (débat sur observ. Taylor) 5753; ordre des affaires, (mot. Laurier) 6718, 7384; révision du règlement, rapport du comité nommé à cette fin, (mot. Laurier pour renvoi au comité général de la Chambre) 7250; employés du bureau de distribution, augmentation d'appointements, rapport du comité des impression, à ce sujet, (mot. Laurier pour renvoi à la commission d'économie interne), débat, 7251 et suiv.; agrandissement des pièces de l'Orateur, (mot. Foster pour doc.) 7562 et suiv. ; ventilation, éclairage et acoustique de la Chambre, (observ. Bristol), débat, 7563 et suiv.; règlements de la Chambre, (mot. Laurier pour étude du rapport du comité spécial chargé de les remanier), débat, 7670 et suiv.; (sub.): comités, commis, etc., 7788; règlements de la Chambre, débat, (suite), 7817 et suiv.
Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., (sub.) 7794.
Champs de tir dans les Provinces maritimes, (int. Hughes) 5895.
Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.
Charlottetown : gare, construction, soumissions à ce sujet, salaire des ouvriers, (int. McLean) 2335; exposition, (sub.) 7648 ; bureau du sous-receveur général, (sub.) 7661.
Châteauguay, quais, (sub.) 7136.
Château-Richer : brise-lames, emporté, (int. Ames) 4067; quayages depuis 1904, (int. Ames) 4820.
Chemins à barrières de Montréal, commission des : dette, recettes et dépenses, (mot. Monk pour doc.) 452.
Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 17; 2e l., 473; comité, 475; 3e l., 809; bill (n° 8) idem, 1ère l., 18; 2e l., 361, 501, 875 ; (mot. Emmerson pour renvoi au comité) 890 ; nomination du comité (mot. Emmerson) 921 ; bill (n° 9), idem, 1ère l., 19 ; 2e l., 361, 459, 809, 1767, 2130 ; bill (n° 17), idem, 1ère l., 258 2e l., 915; (mot. Lennox pour renvoi au comité) 918; nomination du comité, (mot. Emmerson) 921; bill (n° 62), idem, 1ère l., 770; 2e l. et comité, 1637; comité, 2629, 4170. 6245 ; explication de nature personnelle par M. Lennox, compte
Chemins de fer—*Suite.*
rendu du "Daily Star", de Toronto au sujet de cette discussion en comité, 1808 ; comité, bill (n° 62) 6349; courriers de chemins de fer dans la division de York-nord, (int. Lennox) 341; accidents au Canada, int. Kemp) 462; (mot. Laurier pour ajouter MM. Dugas et Pringle au comité chargé d'étudier le bill (n° 62) 4558; (observ. Lennox au sujet du progrès du bill (n° 17) 4646, 4680; (observ. Borden, idem, au sujet du bill (n° 8) 4680; bill (n° 62), en comité, 7262 et suiv.; amendement W. F. Maclean, 7304, mis aux voix et rejeté, 7314-15; amendement Sproule, 7315, mis aux voix et rejeté, 7316-17; amendements du Sénat, 7786, 7857 et suiv., mis aux voix et adoptés, 7863-64; bill (n° 152) modifiant la loi de 1903, 1ère l., 2512; subventions aux chemins de fer, (int. Macdonell) 2797; (mot. Macdonell pour doc. 3359 ; loi des chemins de fer à quelles compagnies applicable, (int. Maclean) 4066 ; bill de l'hon. M. Emmerson modifiant la loi des chemins de fer, quand sera-t-il présenté (int. Bergeron) 4138; études et inspections, (sub.) 5302; perception du revenu, (sub.) 5476; accidents, inspecteur des, (int. Pringle) 6244 ; sera-t-il voté des subventions au cours de la présente session ? (int. Borden) 5669; subventions, (mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution à cette fin) 6279; en comité, 6290 et suiv, 6333 et suiv.; projet lu et adopté, 6349; bill (n° 214) autorisant l'octroi de subventions à certains chemins de fer, 1ère l., 6349; 2e l. et comité, 7022; 3e l., 7034, 7039; subventions, gagnées par les compagnies, (int. Wilson) 7258.
Chemins de fer de l'Etat, fournitures par la "Eastern Railway Supply Company", (int. Barker) 177; fournitures par cette compagnie et autres, (mot. Barker pour doc.) 214, 870.
Chemins de fer et canaux, comité, (mot. Laurier pour remplacer M. Talbot par M. McIntyre comme membre de ce comité) 4354 (sub.): appointements, 5136; frais de litiges, 5308; comité, (mot. Campbell pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5497.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 859; 2e l., 1007; 3e l., 1623.
Chemin de fer d'Ashcroft à Barkerville et à Fort-George, bill (n° 89) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733; amendements du Sénat, (adoption) 5536-37.
Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 53) concernant la compagnie du, 1ère l., 680; 2e l., 961; 3e l., 1623.
Chemin de fer de la baie James, bill (n° 184) concernant la compagnie du, 1ère l., 4870; 2e l., 5360; comité et 3e l., 5634.
Chemin de fer de Buffalo, Niagara et Toronto, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 502; 2e l., 808; comité et 3e l., 4051.
Chemin de fer de Burke's-Falls à French-River, (motion Mackenzie pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du,) 2880; bill (n° 158) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comit; et 3e l., 5535.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 77) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 1847; remboursement,

Chemin de fer de Calgary à Edmonton—*Suite.*
à cette compagnie, du prix de vente de droits miniers faisant partie de sa concession de terres, ledit prix ayant été reçu par le ministère de l'Intérieur, (sub.) 6007.
Chemin de fer de Calgary à Fernie, bill (n° 71) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l. 1847.
Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et Occidental, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 460; 2e l., 587; comité, 2736; 3e l., 2791.
Chemin de fer Canada-Est, chef du mouvement, bureau transporté à Newcastle, N.-B., (int. Crocket) 1025.
Chemin de fer canadien du Nord, compagnie du, terres à être choisies par elle, (int. Foster) 1913; choix de terres, (int. Roche) 2795, (mot. Roche pour doc.) 3359; (int. Ames) 3834, 4068.
Chemin de fer canadien du Pacifique, choix des terres de sa concession est-il terminé, délivrance des titres, (int. Lake) 342, (int. Roche) 791; bill (n° 22) concernant cette compagnie, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 125) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer central du Canada, bill (n° 149) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384; 2e l., 2791; comité et 3e l., 5535.
Chemin de fer central de la Frontière à Kamloops et à Cribou, bill (n° 73) concernant la commpagnie du, 1ère l., 1002; 2e l., 1346; 3e l., 1847.
Chemin de fer central d'Ontario, bill (n° 98) concernant la compagnie du, 1ère l., 1414; 2e l., 1624; comité, 3264; 3e l., 3264.
Chemin de fer du Cheval-Blanc à Alsek, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 1345:
Chemin de fer de Cobalt-Range, (motion McCool pour présentation d'un bill constituant en corporation la compagnie du,) 2880; bill (n° 159) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 5634.
Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg, bill (n° 117) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847; comité et 3e l., 4305.
Chemin de fer de l'Est du Pacifique, requête pour charte, (mot. Belcourt pour adop. nonobstant expiration du délai) 1724; bill (n° 205) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 5692; 2e l., 6232.
Chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, bill (n° 28) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 769; 2e l., 1187; bill retiré, 1188; bill (n° 84), idem, 1ère l., 1190; 2e l., 1420; comité, 2307, 2771; 2e l., 2772.
Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 130) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 6188.
Chemin de fer Hamilton-Waterloo-Guelph, bill (n° 104) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; 3e l., 3766.
Chemin de fer de Huron et d'Ontario, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3523.
Chemin de fer de Kamloops et du défilé de Yellowhead, bill (n° 27) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 2127.
Chemin de fer de Kingston à Pembroke, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 1623.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1185; 3e l., 1187.
Chemin de fer de Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 213) concernant la compagnie du, 1ère l., 6232; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 121) concernant la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1848; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer du Manitoba et du Sud-est, le choix des terres concédées à cette compagnie, a-t-il été fait ? (int. Roche) 795.
Chemin de fer de Nakups à Slocan, bill (n° 32) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; comité, 1346.
Chemin de fer de Niagara, Queenston et Sainte-Catherine, bill (n° 25) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; 3e l., 3766.
Chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto, (bill n° 133) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4051.
Chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 113) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; 3e l., 2733.
Chemin de fer du nord d'Ontario à Timagami, bill (n° 132) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer d'Ottawa à Brockville et au Saint-Laurent, bill (n° 151) concernant la compagnie du, 1ère l., 2512; 2e l., 2791; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer Pacifique-Atlantique : a-t-il été déclaré d'utilité générale ? (int. Boyce) 863; bill (n° 173) concernant la compagnie du, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; comité, 6212; motion Stewart pour 3e l., 6495; 3e l., 6863, 6892.
Chemin de fer du Pacifique-Nord à Omineca, bill (n° 80) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; 3e l., 2127.
Chemin de fer Prince-Albert-Saskatchewan du Nord et baie d'Hudson, 1ère et 2e l., 6862 ; 2e l., 6893 ; comité et 3e l., 7472.
Chemin de fer Qu'Appelle-lac Long et Saskatchewan, prêts, concessions de terres, etc., (mot. Borden pour doc.) 174, (mot. Borden pour doc.) 359; (mot. Foster pour doc.) 210; décret du 1er août 1902, quand communiqué à la compagnie ? (int. Borden) 441; choix de terres concédées à cette compagnie, a-t-il été complété? (int. Roche) 795; (int. Borden) 327, (mot. Borden pour doc.) 3399, (rép. Oliver à mot. Borden pour doc.) 3594; bill (n° 86) concernant la compagnie du, 1ère l., 1299; 2e l., 1623; comité, 2735, 2773; 3e l., 2779.
Chemin de fer Québec-Midland, bill (n° 23) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1345; 3e l., 1346.
Chemin de fer de Québec à Montréal et au Sud, bill (n° 72) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

Chemin de fer de Québec au Saguenay et au golfe Saint-Laurent, bill (n° 141) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3524.
Chemin de fer de la rive Sud et du Sud de Québec, bill (n° 108) concernant les compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847.
Chemin de fer de la rivière Fording, bill (n° 197) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5309; 2e l., 5535; comité et 3e l., 6189.
Chemin de fer de Schomberg-Aurora, bill (n° 102) concernant la compagnie du, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; 3e l., 2733.
Chemin de fer "Southern Central Pacific", bill (n° 140) concernant la compagnie du, 1ère l., 1801; 2e l., 2327, 2791; comité et 3e l., 6188.
Chemin de fer South-Ontario-Pacific, bill (n° 19) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 33) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Chemin de fer terminal d'Essex, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2128.
Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 126) concernant la compagnie du, 1ère l., 1800; 2e l., 1912; comité, 3264; 3e l., 3264.
Chemin de fer de Timagami-Cobalt-Témiscamingue, bill (n° 217) autorisant la compagnie du, 1ère l., 6723; 2e l., 6893; comité et 3e l., 7472.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 134) concernant la compagnie du, et ayant pour objet de changer son nom en celui de compagnie du chemin de fer de Toronto à l'ouest de Niagara, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; comité, 4497; 3e l., 4506.
Chemin de fer Transcontinental-National: tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. Crocket pour doc.) 210 ; rapport de la commission du chemin de fer Transcontinental-National (mot. Borden pour doc.) 220, 276, 1040, et pour impression immédiate de ce rapport) 277; tracé adopté entre Winnipeg et Québec, (int. Crocket) 433, 792; entre Québec et Moncton, (int. Crocket) 434, 792 ; expropriation ou prise de possession de terrains par commissaires dans la province de Québec, (int. Monk) 462 ; adjudication des travaux, (int. Borden) 679, 1002, 1007 ; achat des vivres, (int. Macdonell) 1193 ; tracé entre Québec et Moncton, (mot. Crocket pour doc.) débat, 1471, 1768; adjudication des travaux, (int. Borden) 1515, 1518 ; construction, de Québec vers l'ouest et de Winnipeg vers l'est, marché à ce sujet, pour quelle somme? (int. Morin) 1803 ; exploitation des terrains miniers sur parcours de ce chemin, décret de l'exécutif à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 3808, (mot. Foster pour doc.) 4007; état des travaux de construction, (int. Chisholm) 4003 ; construction de deux sections, soumissions à ce sujet, (mot. Schell pour doc.) 4137 ; étude du tracé et construction, (sub.) 5241 ; bill (n° 215) modifiant la loi relative au chemin de fer Transcontinental National, (dépôt de $5,000,000), 1ère l., 6414; (int. Borden) 6415 ; 2e l., et comité, 7050; 3e l., 7056 ; ponts, et distance entre Québec et Winnipeg, (sub.), erreur, rectification, (M. Emmerson) 7692 et suiv.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, bill (n° 108) y relatif, 1ère l., 1615 ; 2e l., 1767 ; 3e l., 2733.
Chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541; comité, 1180, 1344; 3e l., 2127.
Chemin de fer de Vancouver-Nord-Ouest, bill (n° 119) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1847.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser, bill (n° 87) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1300; 2e l., 1623 ; comité, 2779, 3265 ; 3e l., 3265.
Chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 502 ; 2e l., 808 ; 3e l., 1623.
Chemin de fer West-Ontario-Pacific, bill (n° 26) concernant la compagnie du, 1ère l., 362; 2e l., 541 ; comité, 1179 ; comité et 3e l., 1180.
Chemin de fer de Windsor à Chatham et London, bill (n° 140) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2384 ; 2e l., 2791 ; comité et 3e l., 5360.
Chemin de fer de Windsor, Essex et Lake Shore Rapid, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 1ère l., 2384; 2e l., 2791; comité, 5356 ; comité et 3e l., 5535.
Chenal du Nord, creusage et barrage, (sub.) 5491.
Chenal des dunes, près de Cascumpec, travaux, dépenses, (int. Lefurgey) 1616.
Chicoutimi, édifice public, (sub.) 6916.
Chinois : réduction de la taxe de $500 à $50, (int. Smith) 1035.
Chockfish, améliorations à la décharge de la rivière, (sub.) 7134.
Chutes d'eau : (mot. Monk pour doc.) débat, 613 et suiv.
Chutes Montmorency, mûr de revêtement, (sub.) 7168.
Chutes Niagara : utilisation de la force hydraulique, correspondance, (int. Lancaster) 346 ; conservation, pétitions à cette fin, (int. Cockshutt) 1140.
Cigarette, interdiction, (int. Blain) 222.
Cinq-Mars : affaire Cinq-Mars, article de la "Presse", du 26 mai 1906, signé "Blaise," (voir explication de nature personnelle par M. Foster, lettre "E.")
Clinton : bureau de poste, coût, (int. Gunn) 1620.
Clôture en fil métllique sur la ligne-frontière, construction, (int. Clements) 1735.
Cobourg, quais, réparations, (sub.) 7180.
Cochrane, Fred., affaire, (observ. Ward) 871.
Code pénal de 1892, bill (n° 4) ayant pour objet de le modifier, 1ère l., 16 ; 2e l., 454 ; (mot. Borden pour renvoi au comité) 459 ; comité et 3e l., 7865-66 ; bill (n° 155), idem, témoins éloignés, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3176 ; 3e l., 3177 ; bill (n° 209) idem, relativement aux loteries, 1ère l., 6143 ; 2e l., comité et 3e l., 7877-81.
Collège militaire royal, (sub.) 7382.
Collingwood ; bassin de radoub, coût, (int. Bennett) 435 ; évaluation, (int. Bennett) 593 ; subvention et évaluation, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418, 1897; port, améliorations, (sub.) 7180.
Colombie-Anglaise, outillage neuf de dragage, (sub.) 7191 ; ports et rivières, (sub.) 7249.
Comités permanents, (mot. Laurier) 7 ; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot. Laurier) 12 ; rapport du dit comité, (mot. Laurier pour adop.) 167; substitution de membres, (mot. Laurier) 1724, 5206.

Commerce : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 418 ; rapports du commerce, dans quel département compilés, (int. Kemp) 599 ; agences commerciales, (sub.) 7753, 7772 ; marques frauduleuses, mise à exécution de la loi y relative, (sub.) 2684 ; commerce anglo-canadien : nomination d'un agent consulaire anglais pour s'enquérir de l'état de ce commerce, (int. Kemp) 2145.

Commission des chemins de fer : démission de M. J. E. Duval inspecteur des accidents, (int. Chisholm) 2799 ; (sub.) 7724.

Commission du chemin de fer Transcontinental-National (voir " Chemin de fer Transcontinental-National ", lettre " C ").

Commission des eaux limitrophes: rapport de la section canadienne, dépôt, (int. Borden) 585, 1417 ; négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement impérial, (int. Borden) 585 ; travaux dans la rivière Sainte-Marie, rapports à ce sujet, (mot. Boyce pour doc.) 1031 ; (sub.) 6959.

Commission géologique : appointements (sub.) 420 ; nomination d'un chef inamovible, (int. Borden) 738 ; (sub.), 6128-29.

Commission du tarif (voir " Tarif ", lettre " T ").

Commission des transports (voir " Transports ", lettre " T ").

Compagnies d'assurance : commission d'enquête, instructions données aux commissaires, services d'un conseil, (observ. Borden) débat, 7 et suiv.; décret du conseil instituant commission d'enquête, instructions aux commissaires, (dépôt par sir W. Laurier) 12 ; l'enquête devra-t-elle comprendre associations fraternelles engagées dans opérations d'assurance sur la vie ? (int. Lalor) 195 ; (mot. Ingram pour doc.) 209 ; frais de la commission, (sub.) 316 ; compte rendu sténographié, (int. Borden) 326, 679 ; porteurs de polices au Canada, protection, (int. Martin) 435 ; M. Langmuir, fidéicommissaire d'une compagnie américaine, nommé membre de la commission d'enquête, (int. Borden) 867 ; état des travaux de la commission d'enquête, (int. Borden) 2000 ; nomination de la commission d'enquête, correspondance, (mot. Ingram pour doc.) 2129 ; démission de certains directeurs de la compagnie d'assurance des Manufacturiers, (int. Maclean) 2295 ; commission d'enquête sur les assurances, travaux, (observ. Kemp), 3896 et suiv.; débat, M. Kemp, 3896 ; l'hon. M. Brodeur, 3897 ; M. Sproule, 3898 ; nomination d'un comité parlementaire d'enquête, (mot. Maclean), débat, 4069 ; M. Maclean, 4069 ; l'honorable M. Fielding, 4077 ; M. Sproule, 4082 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 4086 ; M. Monk, 4090 ; M. Henderson, 4094 ; quand se terminera l'enquête ? (int. Borden) 5581 ; direction de l'enquête, (int. Foster) 5581 ; commission d'enquête, frais, (sub.) 7797 ; surintendant des assurances, rapport, etc.,(mot. Borden pour doc.) 211 ; modification de l'Acte des assurances, (mot. Borden pour doc.) 1032 ; cautionnements de compagnies d'assurance en faveur de particuliers qui sont propriétaires d'entrepôts d'accise, acceptation par le département du Revenu de l'Intérieur, (int. Macdonald) 1519, 2129.

Compagnies d'assurance à répartitions, enquête les concernant, (int. Hughes) 5455.

Compagnie d'assurance " British-America ", bill (n° 198 la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309 ; comité et 3e l., 5635-36.

Compagnie d'assurance du Canada, contre accidents en général, bill (n° 203) la constituant en corporation, 1ère l., 5666 ; 2e l., 5893 ; en comité et 3e l., 6892.

Compagnie d'assurance " Dominion ", contre l'incendie, bill (n° 148) y relatif, 1ère l., 2384.

Compagnie d'assurance dite " International ", sur la vie, bill (n° 90) la constituant en corporation, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1624 ; comité et 3e l., 6892 ; amendements du Sénat, 2e l., 7474 ; adopté, 7576.

Compagnie d'assurance contre le feu, dite "Inter-Ocean ", bill (n° 60) la constituant en corporation, 1ère l., 769 ; 2e l., 1007 ; comité et 3e l., 4051.

Compagnie d'assurance sur la vie " Mutual Reserve ", officiers accusés de vol et de faux, (int. Martin) 435.

Compagnie d'assurance contre le feu, dite " National Fire Insurance Company of Canada ", bill (n° 63) la constituant en corporation, 1ère l., 859 ; 2e l., 1007.

Compagnie d'assurance mutuelle des comtés de Rimouski, Témiscouata et Kamouraska, contre l'incendie, bill (n° 88) y relatif, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1623 ; comité et 3e l., 5061.

Compagnie d'assurance dite " Sterling " sur la vie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 1517 ; 2e l., 1767 ; (int. Lennox) 3316; en comité et 3e l., 5634-35.

Compagnie d'assurance " Western ", bill (n° 199) la constituant en corporation, 1ère et 2e l., 5309-5310 ; comité et 3e l., 5636-37.

Compagnie dite " Alberta Land Company ", ayant pour objet l'acquisition de terres, annonce du " Globe " comportant qu'elle vient d'être constituée en corporation, (int. Borden) 2079.

Compagnie de la baie d'Hudson : réclamation des employés, (int. Alcorn) 1622 ; demandes de terrains par les anciens employés, (mot. McCraney pour doc.), débat, 3838 et suiv.; réclamation de ses employés, documents y relatifs, (mot. Bourassa pour doc.) 7388.

Compagnie dite " Brandon Transfer Railway Company ", bill (n° 43) la constituant en corporation, 1ère l., 503; 2e l., 808; 3e l., 2127.

Compagnie dite " British American and Western ", (pétition McCarthy pour présenter bill) 5113; (mot. McCarthy pour lecture et réception de la pétition) 5207.

Compagnie dite " British-Canadian Loan and Investment Company ", bill (n° 70) y relatif, 1ère l., 921; 2e l., 1346; comité et 3e l., 3523.

Compagnie dite " The Canadian Niagara Power Company ", bill (n° 36) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 586.

Compagnies des charbonnages et du chemin de fer du Nord de l'Alberta, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1ère l., 1300; 2e l., 1624.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Qu'Appelle, Lac Long-Saskatchewan, (dépôt de documents par M. Oliver) 2384.

Compagnie de chemin de fer, de houille et de coke de Hillcrest, bill (n° 157) la constituant en corporation, 1ère l., 3000; 2e l., 3323, 3324; comité, 4506; 3e l., 4508.

Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 100) y relatif, 1ère l., 1415; 2e l., 1624; comité, 3265; 3e l., 3316.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, 1ère l., 362; 2e l., 542; 3e l., 2127.
Compagnie des clôtures en treillis métallique dite "Cyclone", bill (n° 136) concernant un brevet de la, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité et 3e l., 3264.
Compagnie de fidéicommis dite "Empire", bill (n° 135) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 1912; comité, 5065, 5353, 5582; ajournement du projet, 5582; comité et 3e l., 5820-21.
Compagnie de forces Erié-Ontario, bill (n° 107) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité, 2735; 3e l., 2736.
Compagnie de force motrice de la Grande-Rivière et de l'Ouest, bill (n° 216) la constituant en corporation, 1ère l., 6545; (mot. Crawford) 6718; 2e l., 6893; en comité, 7193, 7462 et suiv.
Compagnie d'éclairage et de force motrice de Puebla, à responsabilité limitée, et ayant pour objet de changer son nom en celui de compagnie des tramways, d'éclairage et de force motrice de Puebla, à responsabilité limitée, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; 3e l., 2733.
Compagnie de la gare commune de Toronto, à responsabilité limitée, bill (n° 138) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2791; comité et 3e l., 4506.
Compagnie dite "Grand-Forks Cattle Company," concession de terres à elle accordée, (int. McCarthy) 2097.
Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 75) la constituant en corporation, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; en comité, 5595, 5821 et suiv., 6100, 6175 et suiv.; amendement Carvell, 6114, mis aux voix et adopté, 6187; en comité, 6232; motion Crawford pour 3e l., 6788; comité et 3e l., 6892.
Compagnie dite "Macdonald Iron Company", Yukon, paiements à elle faits, (int. Taylor) 7256.
Compagnie de messageries, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 1034; renvoi au comité, (observ. Borden et Alcorn) 4644-45; 2e l., 4845.
Compagnie mexicaine d'éclairage et de forces motrices, bill (n° 95) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
Compagnie dite "Mexican Consolidated Electric Company", bill (n° 96) ayant pour objet de changer son nom en celui de "Mexican Tramway and Electric Company," 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2733; 3e l., 2735.
Compagnie dite "Milk River Cattle Company", concession de terres à elle accordée, (int. McCarthy) 2096.
Compagnie dite "Minnesota-Canadian Bridge Company", bill (n° 91) la constituant en corporation, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; comité, 2128, 2556, 3264; 3e l., 3264.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 859; 2e l., 1007; comité et 3e l., 3834.
Compagnie dite "New Brunswick Petroleum Company": députés y intéressés, (int. Barker) 1012; achat d'huile sous la présidence de l'honorable M. Emmerson, soumissions, (int. Fowler) 1428; constitution en corporation, actions de l'hon. M. Emmerson, (int. Barker) 1727.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": primes à elle payées, du 1er juillet au 31 décembre 1905, (int. Ames) 340, 860; contrat, exécution, (int. Osler) 469; membres de cette compagnie, argent à eux versé, (sub.) 1703 et suiv.; marchés conclus avec cette compagnie pour importation d'immigrants, (mot. Foster demandant qu'il y soit mis fin) 1799, débat, 1850 et suiv.; l'h. M. Foster, 1850-71; l'h. M. Oliver, 1871; M. Borden, 1872; M. Monk, 1895, 2001; M. D. Ross, 2016; M. Northrup, 2029; M. A. K. Maclean, 2047; M. Bole, 2055; M. Perley, 2065; M. Bureau, 2073; résiliation de contrat, décret y relatif, (mot. Borden pour doc.)1912; (décret et contrats, (mot. Foster pour doc.) 2142; (suite du débat sur mot. Foster): 2146 et suiv.: M. Crawford, 2146; M. Gunn, 2164; M. l'Orateur (déc.) 2167-68; M. A. K. McLean, 2172; M. Monk, 2176, 2190, 2202; M. Foster, 2193; M. Lalor, 2206; M. Fowler, 2206; M. Miller, 2391; M. Lake, 2418; sir Wilfrid Laurier, 2433, 2472; M. R. L. Borden, 2444, 2452; l'h. M. Fisher, 2474; M. Barker, 2478-80-81-84; M. Ingram, 2478-79-80; M. Sam. Hughes, 2485-86, 2500; M. Stockton, 2490; l'h. M. Oliver, 2498; M. l'Orateur, (déc.) 2500; M. Bourassa, 2501; motion Foster mise aux voix et rejetée, 2510; immigrants amenés au Canada par cette compagnie, combien renvoyés pour incapacité mentale, physique ou morale, frais d'entretien, etc.? (int. Ames) 2513; explication de nature personnelle par M. Sifton, 2618; (mot. Borden pour doc.) 3316; motions et débats au sujet de M. W. T. R. Preston et de son témoignage, voir "Preston", lettre P").
Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, Bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 460; 2e l., 586; comité, 3264; 3e l., 3264.
Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (voir "Québec, ville", lettre "Q").
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William à Port-Arthur, bill (n° 120) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1724; 2e l., 1847; comité, 5535; 3e l., 5582.
Compagnie du pont et des forces motrices de Mather, bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 1415; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice, bill (n° 172) y relatif, 1ère l., 4050; 2e l., 5112, 5537; 3e l., 6232.
Compagnie du pont Trans-Niagara, bill (n° 161) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 6188; amendement du Sénat, 2e l., 7473; adopté, 7575-76.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, (int. Lake) 436; évaluation des terres à elle vendues, (int. Borden) 441, (mot. Borden pour doc.) 444, 1900, 2689; achat, par elle, de droits à des terres accordées au chemin de fer canadien du Nord à titre de subvention, (int. Foster) 1802; convention entre elle et le Gouvernement, concession de terres, date, etc., (int. Foster) 2087.
Compagnie de tramways, d'éclairage et de forces motrices de Rio-de-Janeiro, à responsabilité limitée, bill (n° 94) y relatif, 1ère l., 1300; 2e l., 1624; 3e l., 2733.
Compagnie dite "Twelve Mile Power Company", présentation d'un bill la constituant en corporation, (mot. Macpherson pour prolongation de délai à cette fin) 3139;

Compagnie dite "Twelve Mile Power Company"—*Suite.*
bill (n° 183) la constituant en corporation, 1ère l., 4559; 2e l., 5360; 3e l., 6232; amendement du Sénat, 2e l., 7473.
Compagnie du typewriter Underwood, bill (n° 123) concernant son brevet (n° 69140) 1ère l., 1724; 2e l., 1848.
Compagnie verrière de Toledo, bill (n° 110) concernant certains brevets de la, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité, 3768, 3810 et suiv., 4050; (mot. Laurier pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4050.
Compagnie dite "The Western Loan and Trust Company", bill (n° 35) la constituant en corporation, 1ère l., 460; 2e l., 586; comité, 3317; 3e l., 3523.
Compagnie Woods: paiements à elle faits, (int. Monk) 438, 439, 465, (int. Foster) 1013, 1420, (int. Taylor) 1912, (int. Northrup) 4813.
Comptes publics : comité, 2e rapport, (mot. Belcourt pour adop.) 4354; (dépôt) 129; comité des comptes publics, (mot. Laurier pour que M. Maclean (Lunenburg) remplace M. Carney comme membre) 433; comité des comptes publics, (mot. Belcourt pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5665; malentendu au sujet de la convocation d'une réunion du comité, (observ. Foster) 6993; différents rapports du comité, (présentation et mot. pour adop. par M. W. J. Roche) 7668; enquêtes et rapports au sujet des comptes publics, frais, (sub.) 7793.
Compagnie de prêts, bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 460 ; 2e l., 920 ; renvoi au comité des banques et du commerce, 920; comité, 3359; 3e l., 7193; (motion Fielding pour inscription de l'ordre (n° 39) parmi les projets du Gouvernement) 7050.
Compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et Erié, bill (n° 21) y relatif, 1ère l., 362 ; 2e l., 541; comité et 3e l., 3834.
Compagnie de prêts et de fidéicommis de Winnipeg, bill (n° 129) la constituant en corporation, 1ère l., 1800; 2e l., 2128; en comité, 6208; 3e l., 6211.
Compagnie de Québec et du lac Huron, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 1517; 2e l., 1767; comité et 3e l., 3523.
Compagnie du riz feuilleté Anderson, bill (n° 45) concernant son brevet, 1ère l., 503; 2e l., 809; 3e l., 2267.
Compagnie dite "Standard Trusts Company", bill (n° 147) y relatif, 1ère l., 2384; 2e l., 2790-91; comité, 5062; 3e l., 5125.
Compagnie télégraphique commerciale du Nord, à responsabilité limitée, bill (n° 139) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2128; comité et 3e l., 4506.
Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 61) la constituant en corporation, 1ère l., 769; 2e l., 1346; comité, 2783, 4646 et suiv., 4857 et suiv.; 3e l., 5118; amendement Sproule, 5118, mis aux voix et rejeté, 5123 ; 3e l. et adopté, 5124.
Concessions forestières dans l'ouest, demandes de 1880 à 1896, (int. Henderson) 5638, 5895.
Congrès portal universel, représentant à Rome, (int. Chisholm) 2799.
Conmee et Bowman, entreprise de dragage, (observ. McIntyre) 1356.
Conseil privé du roi au Canada, (sub.) 370.
Convenances parlementaires : (observ. par M. l'Orateur) 3142.
Copper-Cliff, service postal, amélioration, (int. Boyce) 7912.
Coughlin, B. J., paiements à lui faits, (int. Foster) 1015.
Cour d'appel du Manitoba, bill (n° 195) y relatif, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692.
Cours de comté : leur nombre et le nombre de juges de ces cours, (int. Lennox) 1194.
Cour d'échiquier : (sub.) 506; bill (n° 156) modifiant l'acte y relatif, 2e l. et comité, 3615; 3e l., 3620.
Cour suprême : (sub. )506; renvoi de questions à cette cour par l'Exécutif, (int. Bristol) 1735; nomination d'un juge *ad hoc*, vacance, (int. Bergeron) 3143, (int. Monk) 3151, 4007 ; édifice de la cour suprême, allonge à la bibliothèque, (sub.) 7230.
Cours suprême et d'échiquier, bill (n° 67) modifiant la loi y relative, 1ère l., 921; 2e l., 1308; comité, 1309; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité général) 1638; comité, 2220, 3596; 3e l., 3615.
Cour suprême de judicature du Nouveau-Brunswick, bill (n° 224) y relatif, 1ère l., 6981; 2e l., et comité, 7343 et suiv.; 3e l., 7388.
Cowie, passe migratoire du barrage de, à Milton, comté de Queen, construction, coût, (int. Crocket) 1923, (mot. Crocket pour doc.) 1927.
Creek McLaren: chaussée, (int. Clements) 609, (int. Hughes) 681.
Cumberland, C.-A., édifice public, (sub.) 6944.

DALHOUSIE, port, améliorations, (sub.) 7133.
Darrock, Alexander, nomination comme inspecteur des douanes, (mot. Ingram) 211.
Débats, comité des: nomination, (mot. Laurier) 129; réduction du quorum, 1er rapport, (mot. Gervais pour adop.) 167; 2e rapport, préparation d'un index analytique, (mot. Gervais pour adop.), débat, 2081: M. Gervais, 2081 et suiv.; M. Sproule, 2082; l'hon. M. Foster, 2082 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 2082; M. Ingram, 2083; M. Bourassa, 2084; l'hon. M. Brodeur, 2085; M. Sam. Hughes, 2085; M. Henderson, 2085; M. Taylor, 2086; 3e rapport, augmentation des appointements des sténographes et des traducteurs, (M. Gervais) 6414, retiré, (motion Gervais) 6862.
Débats, compte-rendu: erreur par rapport à un vote au sujet de l'enquête sur le voyage de l' "Arctic," (observ. Taylor) 3895.
Débats: publication des, (sub.) 7789.
Demers, Joseph : réclamation, (int. Boyce) 787.
Deniers publics: propositions par comités spéciaux, comportant dépense de, (observ. Borden) 7670.
Dépêches : contrats pour transport sur l'Atlantique, (int. Stockton) 194, 222, (mot. Borden pour doc.) 211, dépêches expédiées et reçues par et de ports canadiens et américains, (int. Armstrong) 204 ; distribution gratuite dans les campagnes, (mot. Lennox pour doc.) 166, 220, 738, 1626 ; (int.) 223 ; transport entre Coldwater, Lawson et Lovering, (int. Bennett) 341; transport dans région de Parry-Sound, (int. Bennett) 438; transport des dépêches en général, service, (sub.) 546; marchés pour transport des dépêches dans le comté de Peel, (mot. Blain pour doc.) 799, 1806, dans le comté de King, (int. Fowler) 1142; entre Midland et Vassey, soumissions, (int. Bennett) 1427; service quotidien à Pisquid-Road, I. P.-E., pétition à ce sujet, (int. McLean) 1619; meilleur service à Mount-Vernon, pétition à ce sujet,

Dépêches—*Suite.*
(int. Martin) 1620; transport à Prince-Albert, soumissions, (int. Roche) 1803; service entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, (int. Paquet) 2329; transport par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2330; transport des dépêches à Saint-Hypolite, (int. Léonard) 2331, entre Winnipeg et Selkirk, (int. Roche) 3493, dans le comté d'Elgin, (mot. Ingram pour doc.) 4095-96; entre Arcola et Regina, (int. Lake) 5128; (voir aussi "Postes", lettre "P").
Dépenses: pour objets non prévus et non autorisés par le Parlement, (mot. de blâme par M. Blain), 3517, débat, 3517 et suiv.; M. Blain, 3517, 3524; M. Tobin, 3537; M. Lennox, 3540; M. Lemieux, 3548; M. Monk, 3553; l'hon. M. Hyman, 3559; M. Morin, 3564, 3587; l'hon. M. Fisher, 3575; (mot. Blain mise aux voix et rejetée) 3590-3591.
Députés: nouveaux, 3, 921, 1896, présentés, 3 et suiv., 432, 1002, 1896, députés présents aux séances de la Chambre, inscription de leurs noms, (int. Henderson) 208; nommés à des charges lucratives, depuis 1896, (int. Sproule) 222, 362, depuis 1867, (int. Bergeron) 4910, 5310, 5894, 6242, 6724.
"Der Norwester," paiements, (int. Lake) 1026.
D'Escousse, N.-E., quai, (int. Wright) 1025.
Détroit de Seymour, étude, (int. Sloan) 5455.
Dickenson's-Landing, phare, coût, (int.) 1015.
Dickison, A., carte du Yukon, (sub.) 6130.
Dimanche: bill (n° 12) concernant l'observance du dimanche, 1ère l., 20; 2e l., 1046; (mot. Fitzpatrick pour renvoi à un comité spécial) 1051, 1249; quand ce bill sera-t-il soumis à la Chambre ? (int. Foster) 5113; bill (n° 12): en comité, 5759 et suiv., 5834 et suiv., 5836 et suiv.; article 1er, 5780-5781; article 2, 5781; article 3, 5798, (réservé), 5901; en comité, 5897 et suiv.; article 4, 5901 et suiv., (réservé) 5929; article 6, 5954; article 7, 5962, (réservé), 5962; en comité, 6419 et suiv., 6500 et suiv.; article 9, 6419-6445; article 10, 6445-6451; article 11, 6452-6538; articles 12, 13 et 14, 6538; article 15, 6539; article 16, 6539; article 17, 6543; en comité, 6735 et suiv., 6800 et suiv; article 17, 6735, 6736 et suiv.; article 2 et amendements, 6800 et suiv.; article 3, paragraphe "d," 6813; article 3, paragraphe "k," 6813 et suiv.; article 3, paragraphe "r", 6825; article 3, paragraphe "o," 6825 et suiv.; article 3, paragraphe "s," 6826 et suiv.; article 3, paragraphe "t," 6834; article 3, paragraphe "u," 6835; article 4, 6844 et suiv.; article 7, 6847-6860; en comité, 7393 et suiv., 7557 et suiv.; 3e l., et adop., 7562; amendements du Sénat, 7882 et suiv.; noms des députés qui ont pris part à la discussion de ce bill:
M. Alcorn, article 17, 6545, 6735; article 3, paragraphe "k," 6819; article 3, paragraphe "u," 6836;
M. Ames, 5795 et suiv., 5837 et suiv.; article 4, 5907 et suiv; article 11, 6520 et suiv., amendement, 6537;
L'hon. M. Aylesworth, 5760 et suiv.; amendement au paragraphe "d," de l'article 3, 5812-34-36, adopté, 5837; 5834, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "l," de l'art. 3, 5876; amendement au paragraphe "p," de l'art. 3, 5890; amendements au paragraphe "q" 5892, adoptés, 5893; 5897 et suiv.; amendement à l'article 4, 5901, 5921, adopté, 5921; amendement à l'art. 5, 5930 et suiv.; art. 6, 5955 et suiv.; art. 9, 6419 et
Dimanche: bill—*Suite.*
suiv., amendement, 6419, 6442; art. 11, 6460 et suiv., 6523 et suiv.; arts 12, 13 et 14, 6538; art. 15, 6539; art. 16, 6539 et suiv.; art. 17, 6544, 6735; art. 2, 6736 et suiv.; art. 3, 6740 et suiv.; art. 2, 6770 et suiv.; art. 3, paragraphe "d," 6781, 6800, amendement, 6800-6807, 6808, adopté, 6809; 6809 et suiv.; art. 3, paragraphe "k," 6814 et suiv.; art. 3, paragraphe "n," 6822 et suiv., amendement, 6822, adopté, 6824; article 3, paragraphe "r," 6825; article 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.; art. 3, insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "t," amendement, 6834, adopté, 6835; insertion d'un nouveau paragraphe, le paragraphe "u," amendement, 6835, adopté, 6835; autre amendement, au paragraphe "u," rayant le mot "unanimement," 6837, adopté, 6838; art. 4, 6844 et suiv., amendement, 6844; art. 7, 6847 et suiv., amendement, 6847; (observ. sur mot. Gervais) 6860; 3e l., 7393; sur amendement Ross à l'article 3, 7402; sous-amendement, 7405-7406, adopté, 7406; amendement Ross à l'art. 4, 7410 et suiv.; 7425 et suiv.; amend. à l'art. 4, 7435, retiré, 7436; amend. Martin à l'art. 5, 7440 et suiv.; sous-amend. Hughes à amend. Martin, 7448; amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sous-amend. Guthrie, 7454 et suiv.; amend. Galliher à l'art. 3, 7456 et suiv.; mot. pour rapport du bill tel que modifié, 7459; amend. Bourassa à l'art. 9, 7459-60, (rép. à observ. Pringle sur paragraphe "h," art. 3, 7460; sur amend. Pringle, 7479; mot. pour rapport du bill, adoptée, 7479; mot. pour examen des amendements par ordre, 7480; mot. demandant que l'amend. à l'art. 5, ne soit pas lu une 2e fois, mais que le bill soit renvoyé au comité, 7480, mise aux voix et adoptée, 7488; mot. demandant que l'article 5, renvoyé au comité soit supprimé, 7489, adoptée, 7498; mot. demandant que les amendements soient lus une seconde fois et adoptés, 7498; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'art. 3, 7503; motion pour 3e l. du bill, 7502, 7505, 7537 et suiv.; amendement Borden à mot. pour 3e l., 7561; amendement du Sénat 7882 et suiv., 7915, 7916;
M. Barker, 5812 et suiv., amend. au paragraphe "d," de l'art. 3, 5812, adopté, 5814, 5840 et suiv.; 3e l., amend. Galliher à l'art. 3, 7457 et suiv., sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7487; amendements du Sénat, 7887 et suiv.;
M. Barr, 5781 et suiv., 5881.; art. 5, 5953 et suiv.; art. 11, 6463, amendement, 6464; art. 7, 6855; observ. sur motion Gervais, 6860; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491;
M. Beauparlant, art, 9, 6420, amendement, 6421, adopté, 6422; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7546 et suiv.;
M. Béland, art. 3, amendement, 6841 et suiv., adopté, 6843;
M. Bennett, art. 3, paragraphe "d," 6800 et suiv.; art. 3, paragraphe "k," 6816 et suiv.; art, 3, paragraphe "o," 6825 et suiv., amendement, 6825, retiré, 6834; art. 3, paragraphe "s," 6827 et suiv.;
M. Bergeron, 5761 et suiv.; art. 6, 5956 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'art. 9, 6422, 6445; art. 11, 6474 et suiv.; 3e l., amend. Monk à l'art. 3, 7449 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7544; amendements du Sénat, 7890 et suiv., 7905;

Dimanche : bill—*Suite.*

M. Bickerdike, 5799 et suiv.; art. 11, 6457 et suiv.; art. 3, insertion, amendement, 6843; 3e l., amendement, 7403;

M. Black, art. 2, 6778; 3e l., amendement Ross à l'art. 4, 7410 et suiv.;

M. Blain, art. 11, 6475;

M. Bole, art. 9, 6438; art. 10, 6447 et suiv.; art. 3, paragraphe " n," 6822; art. 3, paragraphe ' s," 6836 et suiv.;

M. R. L. Borden, 5785 et suiv.; 5834, 5855 et suiv.; 5899 et suiv.; article 6, 5957 et suiv.; article 9, 6423 et suiv., amendement, 6440, 6442, 6444 ; article 11, 6510 et suiv.; article 2, 6764 et suiv., 6770 et suiv.; article 3, 6809 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6842 ; article 4, 6846 et suiv.; article 7, 6856 et suiv. ; observ. sur mot. Gervais, 6860 et suiv.; réimpression du bill, avant 3e lecture, (int.) 6861 ; 3e l., 7406, amendement Ross à art. 4, 7417 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7481 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7491 et suiv.; observations générales 7558 et suiv., amendement, 7560, mis aux voix et rejeté, 7561-62; amendements du Sénat, 782 et suiv., 7915 ;

M. Bourassa, 5764 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement concernant le flottage du bois et la conservation des récoltes, 5893; proposition dudit amendement, 5898 et suiv., réservée, 5900; sur proposition d'amendement Aylesworth à l'article 4, 5904 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 4, 5914, 5921, article 4 réservé, 5929; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5938 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 9, 6427 et suiv.; article 10, 6445 et suiv.; article 11, 6452 et suiv., amendement, 6452-53, 6503 et suiv., rejeté, 6533 ; article 15, 6539 ; article 16, 6540 ; assemblée de Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7015 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7406 et suiv.; amendement Ross à art. 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à l'art. 5, 7436 et suiv.; amendement à l'art. 9, 7459-60, rejeté, 7460 ; sur motion Aylesworth pour 3e l. du bill 7503 et suiv., 7540 et suiv., amendement, 7537, mis aux voix et rejeté, 7553-54, amendement du Sénat, 7907 et suiv.;

M. Bristol, article 11, 6469 et suiv., 6506 ; 3e l., amendement Ross à l'art. 4, 7417, 7421 ; amend. Martin à l'article 5, 7445 et suiv.;

M. Broder, article 4, 5908 ;

L'hon. M. Brodeur, sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7480 ; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendements du Sénat, 7910 et suiv.;

M. Bureau, article 3, 6838 et suiv.; amendement, 6838, 6839, rejeté, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6841 ; 3e l., amendement Ross, 7407 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7494 et suiv.;

M. Burrows, 5818 et suiv.;

M. Carvell, 5859 et suiv.; article 9, 6443 et suiv.; article 11, 6460, 6536 et suiv.;

M. Y. Chisholm, article 2, 6750 et suiv.;

M. W. Chisholm, en comité, art. 3, paragraphe " j ", amendement Hughes, 5874 et suiv.;

M. Clarke, article, 16, 6541 et suiv., amendement. 6543, adopté, 6543 ; sous-amend. Guthrie à amend. Monk, sur l'article 3, 7454 et suiv.;

Dimanche : bill—*Suite.*

M. Cockshutt, article 4, 5921 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.;

M. Conmee, 5769 et suiv., 5835, 5837 et suiv., amendement au paragraphe " n " de l'art. 3, 5880, rejeté, 5884 ; 5914 et suiv.; article 6, 5954 et suiv.; article 11, 6471 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6783 et suiv., 6810 et suiv., amendement, 6811 ; article 3, paragraphe " r ", 6825, amendement, 6825, adopté, 6825 ; article 3, paragraphe " s ", 6826 ; article 4, 6847 ; 3e l., amendement Ross, 7407 ; amendement Ross à art. 4, 7431 et suiv.; amend. Monk à l'art. 3, 7452 ; sous-amend. Guthrie, 7453 et suiv.; amend. Galliher à l'art. 3, 7457 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.; amendements du Sénat, 7887 et suiv.

M. Daniel, 5763 et suiv.; 5792, 5808, 5853 et suiv.; article 11, 6519 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6736 et suiv.; amendements du Sénat, 7882 et suiv.;

M. L. P. Demers, 5799 et suiv.; article 11, 6525 et suiv.; article 2, 6765 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7485 ; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7515, 7521, 7543 et suiv.

M. Devlin, 5769 ; article 11, 6479 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7525 et suiv.;

L'honorable M. Emmerson, 5878 et suiv.; article 11, 6523 et suiv.;

M. Ethier, sur motion Aylesworth pour 3e l., 7534 ;

L'honorable M. Fielding, 5818 et suiv.; article 11, 6484 et suiv., 6500 et suiv., 6533 et suiv., amendement, 6536, rejeté, 6537 ; article 3, paragraphe " d ", 6786 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6839 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7426 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7484 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7496 et suiv.; sur amendement Porter au paragraphe " n " de l'article 3, 7502.

L'hon. M. Fisher, article 11, 6516 et suiv., 6537 ; sur amendement Porter au paragraphe " n " de l'art. 3, 7502 et suiv.;

L'hon. M. Foster, 5759 et suiv., 5834, 5839 et suiv., 5925 et suiv.; article 11, 6514 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6785 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7396 ; amend. Ross à art. 4, 7431 et suiv.; amend. Galliher à l'article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7488 ;

M. Galliher, 5788 et suiv., 5837 et suiv., amendement au paragraphe " o " de l'article 3, 5886, rejeté, 5890 ; 5916 et suiv.; article 5, 5935 et suiv.; article 9, 6426 et suiv., amendement, 6427 ; article 11, 6521 et suiv.; article 3, paragraphe "d ", 6782 et suiv., 6803 et suiv., 6812 ; amendement Ross, 7394; amendement à l'art. 3, 5455 et suiv., rejeté, 7459 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'art. 5, 7490 ;

M. Ganong, article 11, 6502 et suiv.;

M. German, article 6, 5958 et suiv.; article 10, 6446 et suiv.;

M. Gervais, article 11, 6530 et suiv.; article 15, 6539 ; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544 ; article 2, 6745 et suiv., 6755 ; article 3, paragraphe " n ", 6823 et suiv.; mot. demandant que cette loi ne devienne en vigueur que le 1er mars 1907, 6860 ;

M. Gunn, mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7483 ;

Dimanche : bill—*Suite.*

M. Guthrie, 5866 et suiv.; article 5, 5951 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7421 et suiv.; amendement Martin à l'article 5, 7445 et suiv.; amend. Monk à article 3, 7451, sous-amend., 7452, 7453, rejeté, 7455 ; amend. Galliher à l'article 3, 7455 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7483 ;

L'hon. M Haggart, article 3, paragraphe " d," 6785 ;

M. Henderson, 5784 et suiv., 5795 et suiv., 5873 et suiv.; article 3, paragraphe " d " 6810 et suiv.; article 3, paragraphe "k", 6814 et suiv.; article 3, paragraphe " n ", 6823 ; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv; article 3, amendement Ross, 6840 ; article 3, amendement Béland, 6841 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7481 ; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7498 et suiv.; amendements du Sénat, 7883 ;

M. Herron, 5859 et suiv.;

M. Sam. Hughes, 5868 et suiv., motion pour renvoi du bill au comité spécial, 5897 ; article 9, 6422 et suiv., amendement, 6422, 6440, rejeté, 6440;; article 10, 6448 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, paragraphe " n", 6823 et suiv.; 3e l., 7408 ; amend. Martin à l'article 5, 7446, sous-amend. 7446, rejeté, 7448 ;

L'hon. M. Hyman, article 3, paragraphe " k ", 6832 et suiv., amendement, 6832, adopté, 6834 ;

M. Jackson, 5862 et suiv., amendement au paragraphe " j " de l'article 3, 5868-69, rejeté, 5875 ; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7497.

M. Johnston, 5792 et suiv., amendements au paragraphe "d", de l'article 3, 5807, adoptés, 5809 ; article 3, paragraphe " d ", 6784, 6812; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7510 ;

M. Kemp, article 3, paragraphe " d ", 6807 et suiv.; article 3, paragraphe " k ", 6815 ;

M. Kennedy, 5811 et suiv., 5883 et suiv.; article 5, 5936 et suiv.; article 11, 6462 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6802 et suiv.; article 3, paragraphe " u ", 6836 ; article 3, amendement Bureau, 6838 ; article 3, amendement Béland, 6842 ; article 7, 6853 et suiv.; 3e l., amend. Ross à l'art. 4, 7416 et suiv.;

M. Lake, article 3, paragraphe " s ", 6826 ;

M. Lalor, 5818 et suiv.;

M. Lancaster, article 9, 6432 et suiv.; article 11, 6488, 6501 et suiv.; article 16, 6541 et suiv.; article 3, amendement Bureau, 6838 et suiv.; article 7, 6848 et suiv., amendements, 6855 ; (observ. sur mot. Gervais) 6860 et suiv.;

Sir Wilfrid Laurier, 5760, 5774, 5793 et suiv., 5901 ; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5930-40 et suiv.; article 6, 5961 et suiv.; article 9, 6425 et suiv.; article 11, 6482 et suiv.; articles 2 et 3, 6779 et suiv.; article 3, amendement Béland, 6841 et suiv., réimpression du bill avant 3e lecture, (rép. à int. Borden) 6861; le bill sera-t-il délibéré de nouveau pendant la présente session? (rép. à int. Monk) 7258 ; à quand prochaine discussion du bill? (rép. à int. Maclean) 7384; 3e l., amendement Ross, 7396; amendements du Sénat, 7907 et suiv.;

M. A. Lavergne, 5760 et suiv., 5781 et suiv., 5842 et suiv., amendement au paragraphe " g " de l'article 3, 5868, rejeté, 5868 ; amendement au paragraphe " o " de l'article 3, 5884, rejeté, 5890 ; sur proposition d'amendements à l'article 5, 5930-52 ; article 9, 6422 et suiv, amendement, 6422, rejeté, 6440 ; article 10, 6447 et suiv.; article 11, 6459 et suiv., 6508 et suiv., amendement, 6538, rejeté, 6538 ; article 2, 6736 et suiv., amendement, 6739 et suiv., rejeté, 6770 ; article 3, 6741 et suiv.; 3e l., 7406 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7482 ; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7482; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7491-96; pour 3e l., 7527, 7542 et suiv.; paroles à l'adresse de M. E. M. Macdonald, à l'assemblée de Montréal, (rép. à explication de M. Macdonald sur fait personnel) 7855 ;

M. Louis Lavergne, 5900, proposition d'amendement, fabrication du sucre et du sirop d'érable, travail le dimanche, 5900, proposition réservée, 5900 ;

L'honorable M. Lemieux, article 11, 6507 et suiv.; 3e l., amend. Ross à art. 4, 7432; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7514, 7521, 7527 ;

M. Lewis, article 11, 6524 ;

M. L. G. McCarthy, 5772 et suiv., 5840 et suiv.; article 6, 5959 et suiv.; 3e l., amendement Ross, 7408 ; amend. Martin à art. 5, 7437 et suiv.;

M. M. S. McCarthy, 5857 et suiv.;

M. E. M. Macdonald, article 2, 6756 et suiv.; article 3, paragraphe " d ", 6784, 6811 et suiv.; article 4, 6846 et suiv.; article 7, 6855 et suiv.; paroles de M. A. Lavergne à son adresse, à l'assemblée de Montréal, (explication sur fait personnel) 7855; amendements du Sénat, 7910 ;

M. Macdonell, article 10, 6450; article 11, 6459 et suiv.; article 2, 6759 ;

M. McIntyre, 5929 ; article 11, 6512 et suiv.; article 4, 6845 et suiv.; article 7, 6856 et suiv.;

M. McKenzie, article 5, 5954; article 11, 6487 et suiv., 6518 et suiv.;

M. W. F. Maclean, 5789 et suiv., 5838 et suiv.; article 9, 6422 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; à quand prochaine discussion du bill? (int.) 7384; amendement Ross à l'article 3, 7394 et suiv.; amend. Martin à l'article 5, 7444 et suiv.; amendements du Sénat, 7896 et suiv.;

M. Marpherson, article 10, 6450 et suiv.; article 3, paragraphe " k ", 6815 et suiv. ; article 3, paragraphe " u ", 6835, amendement, 6835 ;

M. A. Martin, 5929 ;

M. T. Martin, 5868, amendement au paragraphe "h" de l'article 3, 5868, rejeté, 5875; article 5, 5946 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5948 ; article 3, paragraphe "d", 6804 et suiv.; article 3, paragraphe "u", 6837; article 3, amendement Bureau, 6839 ; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7410; amendement à l'article 5, 7435, adopté, 7448; amendement Galliher à l'article 3, 7457 ; mot. Aylesworth, amend. à l'art. 5, 7485 et suiv.;

M. Miller, 5800 et suiv., 5841 et suiv., 5924 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 10, 6451; article 11, 6475 et suiv.;

M. Monk, 5790 et suiv., 5486 et suiv.; avis d'une proposition d'amendement au paragraphe "r" de l'article 3, tendant à ajouter après le mot " interprovincial ", le mot " suburbain ", 5893; article 9, 6433 et suiv.; article 11, 6481 et suiv.; article 2, 6743 et suiv.; article 7, 6760; le bill (n° 12) sera-t-

Dimanche : bill—*Suite.*

il délibéré de nouveau pendant cette session ? (int.) 7257; 3e l., 7405; 3e l., amendement à l'article 3, 7448 et suiv, retiré, 7453; amendement à mot. Aylesworth pour 3e l., 7554 et suiv., mis aux voix et rejeté, 7557 ;

M. l'Orateur, 3e l., amendement Ross, (déc.) 7395 et suiv.; sur mot Aylesworth, amend. à l'article 5, (déc.) 7481 et suiv.; sur amendement Porter au paragraphe "n" de l'article 3, (déc.) 7502; amendements du Sénat, 7882 et suiv, 7916.

M. l'Orateur-suppléant, 5765 et suiv,; 5834; 5898, 5900, 5947 (décisions) ; 6422-6433 et suiv.; 6523 et suiv.; 6532, 6735; décision déclarant irrégulier l'amendement de M. Piché à l'article 2, 6740; 6762, 6806, 6812, 6842 et suiv.; 3e l., (déc.) 7406; amend. Martin à l'article 5, (déc.) 7435 et suiv.; amend. Monk, (déc.), 7452 ; mot Aylesworth pour suppression de l'article 5, (déc.) 7490 et suiv.;

M. Pardee, article 3, paragraphe "k", 6813 et suiv., amendement, 6814, retiré, 6819;

M. Parmelee, article 11, 6522 et suiv.;

L'honorable M. Paterson, 5878 et suiv.; article 11, 6508 et suiv.;

M. Piché, article 2, 5782 et suiv.; amendement à l'article 2, 5784-85, rejeté, 5798; sur propositions d'amendements à l'article 5, 5942 et suiv.; sur proposition d'amendement à l'article 9, 6420 et suiv., 6441 et suiv.; article 11, 6478 et suiv.; article 17, amendement, 6544, adopté, 6544; article 17, 6735; article 2, 6736 et suiv.; amendement à l'article 2, 6738 et suiv., 6739 et suiv., amendement déclaré irrégulier par M. l'Orateur-suppléant, 6740; article 7, 6760; article 2 du bill, article 92 de la constitution, 6769 ; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, explications, (débat), 7010 et suiv.;

M. Porter, sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7499 et suiv.; amendement au paragraphe "n" de l'article 3, 7502, rejeté, 7503; amendements du Sénat, 7897 ;

M. Pringle, 5836 et suiv., amendement au paragraphe "g" de l'article 3, 5842-46-65, rejeté, 5867; article 4, 5903 et suiv.; amendement à l'article 4, 5925; sur proposition d'amendement Martin à l'article 5, 5949 et suiv.; article 6, 5955 et suiv.; article 3, paragraphe "s", 6830 et suiv.; sous-amendement Hughes à amend. Martin, article 5, 7447; observ. sur paragraphe "h", article 3, 7460 et suiv., 7475 et suiv.; amendement, 7479, rejeté, 7479 ; sur mot. Aylesworth, amend. à l'article 5, 7482 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7493 et suiv.; amendements du Sénat, 7895 et suiv.;

M. Rivet, 5930 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954; assemblée publique à Montréal au sujet du bill du dimanche, (débat sur explications Piché) 7013 et suiv.

M. W. J. Roche, 5763 et suiv., 5839 et suiv., 5901 et suiv.

M. D. Ross, 5837 et suiv., 5882 et suiv., 5914 et suiv.; article 10, 6448 et suiv.; article 2, 6759; article 3, paragraphe " d ", 6782, 6808 et suiv.; article 3, paragraphe " k ", 6816 et suiv., amendement, 6820, retiré, 6821; article 3, paragraphe " n ", 6823; article 3, paragraphe " u ", 6836; article 3, 6840 et

Dimanche : bill—*Suite.*

suiv., amendement, 6840, rejeté, 6841; article 4, 6845 et suiv.; amendement à l'article 3, 7393 et suiv., 7406; amendement à l'article 4, 7408 et suiv., adopté, 7435.

M. Schaffner, 5853 et suiv.; article 11, 6509 et suiv.; article 3, paragraphe " s ", 6832 et suiv.; article 3, amendement Ross, 6840.

M. Sinclair, article 3, paragraphe " k ", 6818 et suiv.

M. Sloan, 5880 et suiv.

M. George Smith, article 11, 6455 et suiv.

M. Ralph Smith, 5768 et suiv., 5856 et suiv., 5901 et suiv.; avis de proposition d'amendement à l'article 4, 5919 et suiv.; article 11, 6453 et suiv., 6504 et suiv.

M. Sproule, 5772 et suiv., 5836 et suiv.; article 11, 6518 et suiv.; article 16, 6540 et suiv.; article 3, paragraphe "/d ", 6810; article 3, paragraphe " n ", 6822; 3e l., amendement Ross, 7396,7406 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à l'article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth, amendement à article 5, 7480-85 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv., 7497 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour lecture et adoption des amendements, 7500 et suiv.; amendements du Sénat, 7908 et suiv.;

M. Stockton, article 16, 6541 et suiv.; article 2, 6756 et suiv.; 3e l., amendement Ross à l'article 4, 7415 et suiv.;

M. Taylor, 5932 et suiv.; proposition d'amendement à l'article 5, 5932, rejetée, 5954; article 2, allusion au ch. 246 des statuts refondus d'Ontario, 6761; amendement Martin à article 5, 7437 et suiv.; sur mot. Aylesworth pour suppression de l'article 5, 7489 et suiv.;

M. Telford, article 7, 6853;

l'hon. M. Templeman, article 3, paragraphe " o ", 6825, amendement, 6825, adopté, 6825;

l'hon. M. Tisdale, 5761 et suiv., 5904 et suiv.;

M. Verville, (sur proposition d'amendement à l'article 5) 5935; article 10, 6451; article 14, 6538, proposition d'amendement, 6538; sur mot. Aylesworth pour 3e l., 7551 et suiv.;

M. U. Wilson, 3e l., amendement Ross à art. 4, 7416.

M. Zimmerman, article 3, 6806 et suiv.; amendement Galliher à l'article 3, 7457.

Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7133.

Discours du trône, 4, 7921.

Disraéli: quai, construction, coût, etc. (int. Monk) 1429, (int. Blain) 2332 ; quai, (sub.) 7136 et suiv., 7150 et suiv.

Documents, dépôt, retard, (int. Foster), débat, 12 et suiv.; (int. Borden), débat, 739 et suiv.; (int. Borden) 1006, 1301 et suiv.; (ints. Borden, Bennett et Martin) 1418, 1419, 1420; (int. Borden) 2000; (int. Foster) 2219; (int. Borden) 2295; (int. Ames) 2297; (int. Ingram) 2390 ; (int. Lefurgey) 2390 ; dépôt de documents ordonné par la Chambre, (mot. Reid, et rép. par l'h. M. Oliver) 2881; correspondance entre MM. Griffith et Preston, quand sera-t-elle déposée ? (int. Monk) 2889; dépôt de documents par M. Oliver, 3229.

Doré: pêche dans le lac Huron, saison interdite, (int. Gunn) 2094.

Dorset : quai, construction, (int. Hughes) 435.

Douanes : recettes à Port-Stanley, Port-Bruce et Port-Burwell, (int. Ingram) 176; ministère des douanes, (sub.): 372, appointements et dépenses, 509; inspection, conseil des douanes, statistiques, 528; divers, 533; dépenses au Yukon, 534; remboursement à I. G. Baker et Cie, 534 ; conduite de M. L. G. Gagnon, percepteur à Emerson, (observ. Foster) 1635, 6146; accusations portées contre employés des douanes à Emerson depuis deux ans, (mot. Roche pour doc.) 2099; département des douanes, (int. Borden sur mot. Reid pour doc.) 6994; pour payer aux percepteurs allocation pour droits perçus par eux, (sub.) 7724; dépenses casuelles, (sub.) 7725; divers, 7727; remboursement à I. G. Baker et Cie, 7727; création de ports d'entrée dans l'ouest, (int. Lake) 7726 et suiv.

Doull, M. le capitaine J. D., nomination dans le régiment royal canadien, (int. Worthington) 4912.

Dragage: dans la province d'Ontario, montants payés ou restés dus, (mot. Bennett pour doc.) 800, 1418; soumissionnaires, (int. Bennett) 2792; dragage à Port-Arthur et Fort-William, soumissions, (int. Borden) 1911; (int. Bennett) 3324, 3593; dragage à Midland, soumissions, (int. Bennett) 1924; dans la rivière Saguenay; (mot. Girard pour doc.) 4096.

Dragueurs : de MM. Daly et Hanman, usage, (int. Taylor) 590, 786; dragueurs sous la direction des ingénieurs Lafleur et Cowie, (int. Lancaster) 4261-62; dragueur "Fielding", coût, (int. Lancaster) 4812; nouveaux dragueurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7776; dragueur "Galveston", (sub.) 7777.

Dragueur "Galveston," achat par le Gouvernement, (int. Barker) 2517; (sub.) 2995, 2998.

Drapeau: à mi-mât dans l'Ontario, (int. Elson) 4004; non hissé sur la tour du parlement le jour de la fête nationale, (observ. Elson), débat, 7384 et suiv., (int. Elson) 7668.

Droits d'auteur, bill (n° 189) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4904.

Drogues et préparations: commerce, rapport de A. E. Duberger, (mot. Parmelee pour doc.) 1927.

Drouin, A. M. P., copie, (sub.) 6136.

Duncan, A. G., emploi, (int. Boyce) 440.

Duryea, Chester Burnell, bill (n° 79) concernant certains brevets de, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 2256; 3e l., 2266.

"EASTERN Railway Supply Company," fourniture d'huile, (voir "chemins de fer de l'Etat," lettre "C").

East-Romans, directeur de la poste, renvoi et remplacement, (int. Lancaster) 795, (mot. pour doc.) 1253.

Echo-Bay: quai, construction, coût, etc., (int. Boyce) 2092; (sub.) 7245.

Eclairage électrique, appointements des inspecteurs, (sub.) 7725.

Ecole de marine, création, (int. Piché) 2796.

Edifices: édifice Wood, Ottawa, location, (int. Ingram) 191; édifices tenus à bail par le Gouvernement, à Ottawa, (int. Taylor) 192.

Edifices publics: édifice de l'ouest, aile nouvelle, coût, (int. Foster) 200; entretien et nettoyage, (sub.) 431; destruction, par incendie, (int. Lefurgey) 600; tour de l'ouest, écroulement, (observ. Borden), débat, 1195 et suiv., 1316 et suiv., 1347 et suiv., (int. Borden) 1633; tour de l'ouest, écroulement, rapport, (mot. Borden pour doc.) 3807, (dépôt du rapport par M. Hyman) 4133; (mot. Borden pour rapport des témoignages) 5499; qui a dressé les plans de la tour de l'ouest ? (int. Borden) 5666 ; édifices publics fédéraux, loyers, (sub.) 6949, 7210; loyers et réparations, (sub.) 6953, chauffage, (sub.) 6954; force électrique, et autre pour ascenseurs, (sub.) 6955; service d'eau, (sub.) 6955.

Edifices publics—*Suite.*

Edmonton, pavillon pour les immigrants, (sub.) 6941, 7238.

Edmunds, Henry, bill (n° 69) concernant certains brevets de, 1ère l., 921; 2e l., 1346; 3e l., 2267.

Elections fédérales, bill (n° 2) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 15; 2e l., 453; (mot. Borden pour renvoi au comité) 454; comité d'enquête sur moyens d'éviter actes de corruption, et sur procédure à suivre par rapport à pétitions d'élections, (mot. Borden) 218, 243, retiré, 915; (mot. Fitzpatrick) 260, (int. Borden) 4914.

Elections fédérales contestées, (M. l'Orateur) 1 et 2, 503; bill (n° 5) modifiant la loi y relative, 1ère l., 16; 2e l., 459; élections contestées dans la Saskatchewan, en vertu de quelle loi ? (int. Maclean) 3837.

Elections partielles: quand auront lieu celles au sujet desquelles M. l'Orateur a émis ses mandats ? (int. Borden) 7916.

Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 145) tendant à la réglementer, 1ère l., 2218; 2e l., 3153; comité, 4138.

Elgin-est: vacance, mandat émis pour nouvelle élection, (M. l'Orateur) 6331.

Elevage: état satisfaisant de cette industrie, (int. Schaffner) 4817; développement, (sub.) 7619.

Employés publics: occupations ne relevant pas de leur service, destitution, (int. Walsh) 337, 472; combien sont sous-ministres, portent costume de Windsor, ont des sièges sur parquet du Sénat et de la Chambre, leurs traitements, la durée de leur service et leur rang, (int. Jackson) 354; employés du Sénat et de la Chambre des communes, combien? (int. Sproule) 1728 (mot. Sproule pour doc.) 2220, 2337, 2769, 7563.

Emprunts temporaires, (int. Borden) 175.

Esquimault: travaux de défense, (int. Hughes) 189.

Etudes et inspections, (sub.) 6957, 7217.

Examinateurs du service civil: appointements et dépenses, (sub.) 432.

Exercice financier: bill (n° 162) en modifiant le terme, 1ère l., 3140; 2e l. et comité, 5219; comité et 3e l., 5695-96.

Explications sur un fait personnel: M. R. L. Borden, débat sur mot. Foster concernant les marchés faits avec la "North Atlantic Trading Company," (remise à plus tard) 2306; explication de nature personnelle, M. Sifton, 2518; discussion sur l'indemnité sessionnelle, article du "World," de Toronto, M. Ingram, 2684; vote sur mot. Foster au sujet de la "North Atlantic Trading Company," entrefilet de "La Presse," M. A. Lavergne, 2689; article du News," de Toronto, M. Macpherson, (débat) 3144 et suiv.; entrefilet du "Globe," de Toronto, l'hon. M. Emmerson, 3232; quai de Grande-Vallée, article du "Canada," M. Monk, 3891; article de M. Cinq-Mars, correspon-

Explications sur un fait personnel—*Suite.*
dant de "La Presse," l'hon. M. Foster, 4134; achat de terres au Nord-Ouest, M. Bergeron, 4357; absence de l'hon. député de Montmagny, article de "La Presse," M. Bourassa, 4458; article de M. Cinq-Mars, correspondant parlementaire de "La Presse," signé "Blaise," et publié le 26 mai 1906, dans "La Presse," (motion de l'hon. Geo. E. Foster demandant qu'il soit donné ordre à M. Cinq-Mars de comparaître à la barre de la Chambre le jeudi, 7 juin à trois heures et demie de relevée) 4821-23, (débat) 4821; comparution de M. Cinq-Mars, 5399; l'hon. M. Foster, 4821 et suiv.; 4905 et suiv.; 5210; 5401 et suiv.; 5435 et suiv.; 5573; M. Monk 4823 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 4823 et suiv., 4905 et suiv.; 5216 et suiv., 5399 et suiv.; 5435 et suiv.; 5444 et suiv.; M. R. L. Borden, 4827 et suiv.; 4908 et suiv.; 5411 et suiv.; 5449 et suiv.; 5450 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 4830 et suiv.; M. Duncan Ross, 4831; 5215; 5411 et suiv.; 5435 et suiv.; 5450; M. Sproule, 4831 et suiv.; 5422; 5436 et suiv.; M. A. Lavergne, 4832 et suiv.; M. l'Orateur, (décisions et questions): 4839, 4840, 4905; 5216, 5401 et suiv.; 5424; 5436; 5454; M. Taylor, 4841 et suiv.; M. Miller, 4842 et suiv.; M. J. J. Hughes, 4843 et suiv.; M. Jackson, 4907; M. Henderson, 4908; l'hon. M. Aylesworth, 4908; 5402 et suiv.; amendement, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24; l'hon. M. Tisdale, 4908; M. Macpherson, 5407; M. Johnston, 5412; l'hon. M. Paterson, 5413 et suiv.; M. Alcorn, 5416 et suiv.; M. German, 5416 et suiv.; M. Lennox, 5417 et suiv.; M. Miller, 5418; M. Northrup, 5418 et suiv.; M. L. P. Demers, 5420; M. L. G. McCarthy, 5420 et suiv.; M. Galliher, 5422; M. Sproule, 5422; amendement Aylesworth, demandant la radiation des mots de l'article de M. Cinq-Mars qui restreignent la question à la présente session, 5402, mis aux voix et adopté, 5422-23-24; explication par M. Cinq-Mars, 5425; (proposition d'amendement par sir Wilfrid Laurier déclarant que M. Cinq-Mars a mérité la censure de la Chambre, et demandant qu'il soit rappelé à la barre) 5448; adopté, 5453; (motion de sir Wilfrid Laurier demandant que M. Cinq-Mars soit rappelé à la barre de la Chambre pour que M. l'Orateur lui donne communication de l'amendement qui précède) 5454; (motion Laurier demandant que M. Cinq-Mars soit autorisé à se retirer) 5454; Shortis, commutation de sa peine, (explication par M. Bergeron) 5667; téléphone Bell, bill (n° 81), vote non enregistré, (M. Piché) 6734; vote non enregistré, (M. Proulx) 7781; vote inscrit, mais non donné, (M. Miller) 7781.

Exportations: en Allemagne, de 1896 à 1905, (mot. Armstrong pour doc.) 799.

Expositions: somme supplémentaire requise, (sub.) 315.

FALSIFICATIONS, bill (n° 15) modifiant la loi des, 1(re l., 221.

Farrell, R. B., pour lui payer $600 par année, (sub.) 7794.

Fer, fabrication avec le minerai du Canada, octroi de primes, (mot. Conmee) 3844 et suiv.; primes, total payé, (int. Schaffner) 7577.

Ferme d'expérimentation centrale, recettes et dépenses, (int. Taylor) 787; fermes d'expérimentation au Canada, combien, où situées.

Ferme d'expérimentation centrale—*Suite.*
frais d'entretien, etc., (int. Martin) 1008; ferme d'expérimentation centrale, dépenses, (int. Taylor) 2327; (voir aussi stations agronomiques, lettre "S").

Fernie, édifice public, (sub.) 6946.

Ficelle d'engerbage: fabrication au pénitencier de Kingston, (int. Elson) 2098.

Fields, Jane Frances, bill (n° 191) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Fil métallique à clôture: importé, inspection, (int. Clements) 181.

Finances, ministère (sub.): appointements et dépenses, 380; frais de gestion, 7661; dépenses casuelles, 7662; appointements, 7662.

Fleuve Columbia, améliorations, (sub.) 7190.

Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 7134; quai dans les eaux des estuaires, (sub.) 7135.

Fleuve Saint-Laurent: éclairage, coût, (int. Taylor) 1191, 1625; chenal des navires, (sub.) 2966; profondeur du chenal entre Québec et Montréal, (int. Gervais) 4909.

Floyd, C. et S., tués dans un accident, gratification à leur père, (sub.) 7695.

Foin: bill (n° 116) tendant à en réglementer la vente, 1ère l., 1630; projet de résolution à cette fin, par M. Beauparlant, (débat): M. Beauparlant, 4096; M. Monk, 4105; M. Boyer, 4108; l'honorable M. Fisher, 4110; M. Barr, 4113; M. Wright, 4114; l'honorable M. Brodeur, 4114; M. W. F. Maclean, 4116; M. Lennox, 4117; M. Henderson, 4117; M. McCool, 4118; M. R. L. Borden, 4122 et suiv.; (1ère l., 2e l. et adoption du projet de résolution) 4124; bill (n° 116) 2e l., 4124; (mot. Brodeur pour renvoi du bill au comité d'agriculture) 4124.

Fonte: livrée à Sorel, pour le département de la Marine, paiements, (int. Bergeron) 5129.

Forages: au Nord-Ouest, pour trouver de l'huile, du gaz, etc., (int. McCarthy) 1731, 1732; essais à Edmonton et à New-Glasgow, (sub.) 6132, 6134.

Fort-William, améliorations, (sub.) 6963.

Foster, hon. G. E.: affaire Foster-Cinq-Mars, article de "La Presse", du 26 mai 1906, signé "Blaise", (voir Explication de nature personnelle par M. Foster, lettre "E").

Found, W. A., observateur météorologique, allocation, (sub.) 3778.

Fraser, B. H. et J. F., emploi, (int. Foster) 1021.

Fredericton, N.-B.: dépôt de cavalerie, (int. Crocket) 192.

"Free Press", du Manitoba, paiements, (int. Lake) 1026, (int. Schaffner) 4067, 5894.

French, I. P.-E., bureau de poste, changement d'emplacement, (mot. McLean pour doc.) 357.

Fromage: chambres de maturation à Brockville et ailleurs, recettes et dépenses, (int. Taylor) 604, 606; (observ. Fisher sur int. Taylor) 1003; (rép. de M. Taylor à observ. Fisher) 1040, 1626, 2385; (rép. de M. Fisher à int. Taylor) 2302; peseur public de fromage, à Montréal, (int. Armstrong) 4816.

Fruits: bill (n° 101) modifiant la loi de 1901 relative à la marque des colis de fruits, 1ère l., 1415; 2e l. et comité, 2221; comité, 2612; 3e l., 2629; fruits destinés à l'exportation, inspection, (mot. Smith pour doc.) débat, 1432 et suiv.

Fusil Ross, compagnie du, constitution, siège d'affaires, etc., (int. Worthington) 1424; (mot. Worthington pour doc.,) 1432; fabri-

Fusils Ross—*Suite.*
cation, distribution, prix, essai, etc., de ces fusils, (int. Worthington) 3327; enquête et rapport, (int. Worthington) 3496; (observ. Hughes sur le fusil Ross) 3500; hausse à combinaison "Sutherland", (int. Worthington) 4815.

GAGNE, M. le juge, ses fils et son beau-frère, situation par rapport à la maison Price, (int. McIntyre) 7577.
Galerie nationale des Beaux-Arts, (sub.) 6957.
Gallant, W. A., emploi, (int. Ganong) 1144.
Gendarmerie royale du Nord-Ouest, bureau du contrôleur, (sub.) 372; bateau-patrouille dans la baie d'Hudson, (sub.) 4981; gendarmerie à cheval, Nord-Ouest, Yukon, Alberta et Saskatchewan, (sub.) 5088.
Gaz : appointements, frais de route, appareils, etc., des inspecteurs, (sub.) 2666, 2673, 2674, 2678, 7725.
Génie civil, branche du, (sub.) 6958.
Gibier : réserves de, dans territoires non organisés, bill (n° 154) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 2512; 2e l. et comité, 2896; 3e l., 2897.
Glace-Bay, port, amélioration, (int. Martin) 1635; amélioration, correspondance avec compagnie houillère du Canada, (mot. Martin pour doc.) 444; édifice public, 6915; amélioration du port, (sub.) 6965.
Glissoirs et barrages flottants, district de Saint-Maurice, (sub.) 7192.
Goderich, port, (sub.) 7183.
Godin, Dr A., réclamation pour dommage à sa propriété, (int Monk) 6243.
Goélette "Mathilda," sauvetage, (int. Lefurgey) 2611.
Goodall, J. A., permis de pêche à lui accordé, (int. Boyce) 6245.
Gooderham : accusations contre la receveuse de la poste, (observ. Hughes) 1636.
Goose-Harbour : pose de bouées, (int. Lefurgey) 3838.
Gourme : procédé Malein, contre, (int. Sproule) 184, (int. Staples) 348, traitement d'après ce procédé, (mot. Staples pour doc.) 444; (observ. Roche) 2760.
Gouverneur général : bureau du secrétaire du, (sub.) 369, 432; dépenses casuelles, 7795.
Grains : demandes pour modification de l'acte d'inspection, (int. Lake) 1009 ; bill (n° 207) modifiant l'acte d'inspection, 1ère l., 5752 ; 2e l., 6032 ; 3e l., 6050.
Grains du Manitoba, bill (n° 206) modifiant l'acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 5752 ; 2e l., et comité, 6050 ; 3e l., 6289 ; grains et graines de semence, amélioration, (sub.) 7619 ; grains du Manitoba, inspecteurs en chef, (sub.) 7754 ; grains, inspection générale, (sub.) 7754.
Grand chemin de fer central du Nord-Ouest, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034 ; 2e l., 1347 ; 3e l., 1847.
Grand chemin de fer du Nord : subvention demandée au Gouvernement, (int. Boyce) 2140, (mot. Boyce pour doc.) 2338.
Grands lacs : pêcheries, enquête, protection, (int. Bennett) 593 ; (int. Boyce) 788.
Grand-Manan, brise-lames, (int. Ganong) 1145.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 7167.
Grande-Vallée : quai, coût, (int. Monk) 353 ; 1190, 1421, 3891 ; dragage, (int. Lalor) 598.
Graviers aurifères du Klondike, estimation, (sub.) 6131, 6136.
Gray, Franklin Montgomery, bill (n° 122) concernant certain brevet de, 1ère l., 1724 ; 2e l., 1848 ; comité, 5065 ; 3e l., 5069.
Grosse-Ile : quarantaine, yacht "Montmorency" et cottage au service de l'inspecteur des travaux publics, dépenses (int. Paquet) 2332.
Guelph, salle militaire, (sub.) 6923, annexe, (sub.) 6923.
Guerre sud-africaine : récompenses aux volontaires canadiens, (mot. Broder) 446, mise aux voix et rejetée, 451 ; soldats canadiens tués, blessés ou pensionnés, (int. Kemp) 1138 ; dépenses des contingents, (int. Worthington) 1618.

HALIFAX : travaux de défense, (int. Hughes) 190; emplacement de l'ancienne salle d'exercice militaire et prop. acquise en échange d'icelui, (mot. Fowler pour doc.) 800, (int. Fowler) 863 ; arsenal maritime, cession au Gouvernement, (int. Hughes) 1045 ; hôpital pour patients atteints du trachome, achat, (int. Wilson) 1804, (mot. Wilson pour doc.) 1926 ; approvisionnements de la garnison, par qui fournis, à quel prix? etc., (int. Foster) 1918.
Hamilton, salle d'exercice (sub.) 6923.
Hamilton, P. J., professeur d'agriculture, compétence, rapports à ce sujet, (int.) 1731.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau du : appointements et dépenses, (sub.) 419 ; correspondance avec MM. Preston et Griffiths, (mot. Watson pour doc.) 213, 1910, (mot. Borden pour doc.) 1806.
Head-of-Hillsborough, receveur de la poste, (mot. Martin pour doc.) 4095.
Hetherington, Thomas P., emploi, (int. Wilmot) 5637.
Higgin's-Shore, I.P.-E., quai, construction, (int. Lefurgey) 590.
Holmes, Charles William, bill (n° 181) pour lui faire droit, 1ère l., 4559 ; 2e l., 5071 ; comité et 3e l., 5634.
Homarderies : (sub.) 3793.
Homesteads : formules de demandes pour inscriptions, employées depuis 1890, (mot. Ingram pour doc.) 214, 1910, inscriptions de homesteads, combien de colons en ont pris au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, etc., (mot. Wilson pour doc.) 214 ; irrégularités, (observ. Ames), débat, 1409 ; déclaration, irrégularités, changement dans la forme, (observ. Roche) 1409 et suiv.; délais accordés aux colons pour compléter inscriptions dans ces trois provinces, (mot. Ames, pour doc.) 214, 1910 ; homesteads contre lesquels il a été fait rapport à cause de violation de la loi, (mot. Ames pour doc.) 215 ; inscriptions de homesteads enregistrés, de 1872 au 31 décembre 1905, (mot. Lake pour doc.) 216; autorisations à demander, inscriptions de homesteads, (mot. Lake pour doc.) 217 ; inspecteurs actuels de homesteads, leurs noms, (mot. McCarthy pour doc.) 217 ; demandes d'inspection par propriétaires désirant obtenir leurs titres, (mot. Lake pour doc.) 444 ; inscriptions de homesteads, (int. Herron) 5125.
Honneurs conférés à l'occasion de l'anniversaire de la naissance du roi, sur proposition du Gouverneur général, sans égard à l'avis des ministres, (int. Sproule) 7669.
Hopewell-Hill : directeur du bureau de poste, destitution, enquête à cette fin, (int. Fowler) 1427.

Hôpitaux de marine : réparations, soin des matelots, (sub.) 3779.
Houille : droit d'exploitation, (mot. Wilson pour doc.) 4096; achat de la Cie Allan, (int. Ingram) 4355; droit sur houille arrivant par le canal de Lachine, (int. Monk) 7260, (observ. Reid) 7724 et suiv.
Houille bitumineuse : entreposage au Canada, (int. Taylor) 1916.
Houilleurs du Nord-Ouest, moyens employés par M. Caldwell pour leur procurer des claims, (int. Reid) 1035, 1517.
Houk, Henry-Luther, bill (n° 51) concernant un brevet à lui, 1ère l., 680 ; 2e l., 961 ; en comité et 3e l., 3264.
Huile : achat, (int. Foster) 1021.
Hunter, M., secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, actionnaire d'une compagnie qui fournit des matériaux au Gouvernement, (int. Borden) 6931.

ILE du Prince-Edouard : tunnel, construction, (int. Hughes) 193; navigation d'hiver, (int. McLean) 347; construction d'un steamer à cette fin, (int. Hughes) 334; dragage, surintendant, (int. McLean) 341; nouveau dragueur, (int. Martin) 344; chemin de fer, prolongement, (int. Martin) 461; service de steamers, (int. Martin) 461; ferme d'expérimentation, établissement, (int. Martin) 593, 1008 ; chemin de fer, embranchement de West-Cape, (int. Lefurgey) 601 ; réclamations contre le chemin de fer, nomination d'un commissaire pour prendre dépositions, (int. McLean) 605; subside additionnel en 1901, décret à ce sujet, (mot. Martin pour doc.) 800; entretien des communications avec terre ferme, de 1900 à 1905, dépenses, (int. Martin) 866 ; navigation d'hiver, (observ. Martin) 1004 ; chemin de fer, embranchement entre ligne principale et pont Stanley, explorations, (int. Martin pour doc.) 1031 ; expropriation des terrains par compagnie de chemin de fer, décret nommant M. Weeks pour faire enquête, (mot. McLean pour doc.) 1032; rapport de M. Weeks (int. McLean) 1920; expropriation,, (mot. McLean pour doc.), 1252; propriété Hodgson, acquisition (mot. Lefurgey pour doc.) 1431; réclamation Haney, (int. Lefurgey) 1616; service des convois, (int. Lefurgey) 1617 ; embranchement de Montague à Cardigan, construction, (int. Martin) 1922 ; vente des journaux sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2329; transport des dépêches par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard., (int. Lefurgey) 2330; salaires des employés sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (int. Lefurgey) 2611, 5669; reconstruction des ateliers, (int. Lefurgey) 2799; dommages résultant d'expropriation, (mot. McLean pour doc.) 2895 ; tarif sur chemin de fer de l'I. P.-E., (mot. Lefurgey pour doc.) 3024; salaires des employés du chemin de fer de l'I.P.-E., (mot. Clements pour doc.) 3025 ; embranchement de Stanley-Bridge. (mot. Martin pour doc.) 3401 ; chemin de fer de l'I. P.-E., (sub.): 5204, améliorations à Charlottetown, 5277; chemin de fer de l'I. P.-E., soumissions pour la vente des journaux à la gare de Charlottetown (int. Lefurgey) 6417; exploitation du chemin, excédent des recettes sur les dépenses, (observ. Emmerson)7693.
Ile Griffith, acquisition, (observ. Telford) 971.
Ile-aux-Grues : passes, creusage et élargissement, (int. Paquet) 207.
Ile Hope : bois coupé par Manley Chew, (int. Bennett) 435.
Ile n° 144, baie Georgienne, offre d'achat par M. J. A. Stafford, (int. Bennett) 5129.
Ile Pelée: câble, immersion, frais, (int. Clements) 607.
Ile-aux-Perdrix : aqueduc, (sub.) 5013.
Ile du Poisson-Blanc, rivière Sainte-Marie, expropriation, plans à cette fin, etc., (int. Boyce) 196, 863, (mot. Boyce pour doc.) 1031, 1910.
Ile du Tombeau du Géant : vente, (mot. Bennett pour doc.) 1431.
Iles Woods, jetée de protection du brise-lames, (sub.) 7125.
Immigrants : combien amenés par l'Armée du Salut ? (int. Wilson) 190; combien venus en 1905 ? (int. Hughes) 202; amenés par la compagnie de l'Atlantique-Nord, contrat à cet effet, etc., (mot. Wilson pour doc.) 213; immigrants amenés du Royaume-Uni sous de fausses représentations, (mot. Smith pour doc.), débat, 3027 et suiv.; immigrants mécontents, départ du pays, (int. Sproule) 3150; immigrants européens, billets de passage, destination, (int. Armstrong) 4815, 5313; traitement des immigrants à Québec, (int. Hughes) 5639; immigrants appartenant à l'Armée du Salut, recrutement pour le Nord-Ouest, (int. Hughes) 6992; immigrants venant du Royaume-Uni, fausses représentations à leur égard, (débat sur mot. Smith, (suite), 7913.
Immigration: dépenses, (int. Sproule), 182; immigration depuis cinq ans, (int. Sproule) 185; correspondance entre le haut commissaire du Canada à Londres et son secrétaire, et W. T. R. Preston, (mot. Wilson pour doc.) 213, 1910; agents à Winnipeg recrutant mineurs pour mines de Lethbridge, (int. Verville) 1030; agents au Canada, en Angleterre et à l'étranger, appointements, (sub.) 1393, 1690 ; immigration belge, la North Atlantic Trading Company, discours du ministre de l'Agriculture en Angleterre au sujet du tarif de faveur, 1691, 1694, 1703 et suiv.; immigration des Iles britanniques, règles, (int. Lake) 1722; accusations portées contre agents en Angleterre par M. W. T. R. Preston, (int. Wilson) 1919; Alex. Wilson, agent en Ecosse, nomination, (int. Barr) 1920 ; irrégularités commises par agents ou autres personnes, (int. Barker) 1729; (mot. Barker pour doc.) 1926; règlements relatifs à l'immigration, (int. Smith) 3494; bill (n° 170) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 3806; 2e l. et comité, 5325 et suiv.; comité, 5361 et suiv., 5542 et suiv.; amendements adoptés, 5552; 3e l., 5670, 5699, 5706; agences, dépenses casuelles et appointements, (sub.) 5645; agents, (sub.) 6008, 6117; bill (n° 170), amendements du Sénat, 7317, lus et adoptés, 7318.
Immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7752.
Impressions, comité mixte des : nomination, (mot. Laurier) 174; 3e rapport, demandant qu'on ne fasse plus imprimer à l'avenir les documents parlementaires, (mot. Parmelee pour adop.) 5206.
Imprimerie de l'Etat : emplovés touchant moins de $12 par semaine, (int. Stewart) 7256.
Imprimeurs anglais de Winnipeg, plaintes, (int. Verville) 590, 1430; (mot. Verville pour doc.) 1033, 1431.

Incursion fénienne, pensions, (sub.) 7791.
Indiens : réserves mises sur le marché ou livrées à la colonisation, (int. Lake) 342; (sub.) : écoles indiennes, Provinces maritimes, Ontario et Québec, 743; soins et services médicaux, Québec, 743; appointements des chefs, Cap-Croker et Gibson, et l'agent d'Oka, 748; paiement des rentes annuelles en vertu du traité de Robinson, 748; arpentages sur réserves indiennes, 750; frais de justice, 752 ; Nouvelle-Ecosse : secours et graines de semence, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Nouveau-Brunswick : appointements, 760; soins médicaux et médicaments, 760; Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest : rentes, 760 ; instruments aratoires, outils, etc. ; graines de semence, 761 ; bestiaux, 761 ; concession forestière à la baie Georgienne, 965 ; habillements, 975 ; réserve du lac Croche, rétrocession, (observ. Roche) 978 ; écoles, 979 ; études topographiques, 979; Sioux, 993, dépenses générales, 993; bill (n° 66) modifiant la loi des Indiens, 1ère l., 859 ; mot. Monk pour 2e l., (débat) 2131 et suiv., rejetée, sur division, 2136; réserve indienne des lacs Croches, 979; cession de réserves dans la Colombie-Anglaise, 985; réserves de l'Ouest, 987; réserve des Indiens du Sang à Cardston, 987; Indiens de la Colombie-Anglaise: appointements, 1116; fonds de secours, 1117; semences, 1117, soins médicaux et médicaments, 1118; écoles de jour, 1126; écoles industrielles et pensionnats, 1126; frais de déplacement, 1133 ; bureau et dépenses diverses, 1134; agence de fonctionnaires, chiffre de la population indienne, (int. Armstrong) 1136; Indiens du Yukon : fonds de secours et soins médicaux, 1253; éducation, 1275; Indiens en général : inspection des agences et réserves, 1276; ventes de terres des Indiens dans l'Algoma-est et l'Algoma-ouest, (int. Boyce) 2141; (mot. Boyce pour doc.) 2337; rapports des agents à ce sujet, (mot. Boyce pour doc.) 2337; Indiens du Sang, concession de leur réserve, province d'Alberta, (mot. Sproule) pour doc.) 2338; réserve du Poisson-Blanc, vente, (int. Bennett) 2515, 2794; population indienne du comté de Victoria et son médecin, (int. Wilson) 2515; nombre d'Indiens et d'agents, etc., au Yukon, (mot. Armstrong pour doc.) 3023; écoles indiennes, plaintes au sujet des études, (int. Armstrong) 3329; Indiens du Sang, réserve, rapport, (mot. Lennox pour doc.) 3807; (mot. Taylor pour doc.) 3891; acquisition de bestiaux pour les agences indiennes, (int. Herron) 4814; bill (n° 194) modifiant loi relative aux Indiens, 1ère l., 5113; 2e l. et comité, 5558; 3e l., 5670; dépenses pour Indiens n'ayant pas de traités, (int. Armstrong) 5129; Indiens du groupe de Pasqua, abandon de terres, (int. Lake) 5638; aliénés dans les asiles de Brandon et de Selkirk, (sub.) 6141; pensionnats et écoles industrielles, (sub.) 6141.
Ingénieur consultant général du gouvernement canadien : appointements et dépenses, (sub.) 432.
Ingram, M. A. B., remet son mandat de député, (lecture de sa lettre par M. l'Orateur-suppléant) 5314.
Inspection générale : bill (n° 165) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3315.
Institut impérial de Londres: étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 325; renouvellement des articles canadiens y exposés, (sub.) débat sur mot. Paterson, 682 et suiv.
Institut minier du Canada, (sub.) 6100, 6128.
Intercolonial: situation financière, (observ. Emmerson), débat, 130 et suiv., 277 et suiv., huile fournie par la compagnie de pétrole du Nouveau-Brunswick, (int. Barker) 177; nombre d'employés, chaque année, de 1899 à 1905, (int. Morin) 223; permis de circulation, dépositions, (mot. Borden pour doc.) 363; huile d'éclairage, achat, (int. Fowler) 464; trafic-marchandises, tarif, (int. Sinclair) 466 ; transport de la houille, (int. Gauvreau, 472; station du chemin d'Elgin, bois y charroyé, (int. Paquet) 602; voyageurs de Saint-Jean-Port-Joli à Lévis, prix de transport, (int. Paquet) 602; travaux, soumissions, (int. Gauvreau) 789; pensions aux employés, (int. Daniel) 790; combien d'employés, de juillet à décembre, en 1903, 1904 et 1905? (int. Barker) 1010; accident de Belmont, enquête et réclamations, (int. Laurence) 1027; gare de Saint-Philippe, trafic du bois, (int. Lapointe) 1028; vols par employés, (int. Fowler) 1030; nouveaux ateliers, changement d'emplacement, (int. Fowler) 1426; achat d'une propriété à Halifax, (int. Borden) 1804; établissement de dépôts de houille, achat de terrains à cette fin, (int. Barker) 1918; voix de garage de Denning à Pugwash, coût, etc., (int. Barker) 2139; quai de Langville, sur l'embranchement de Pugwash, coût, etc., (int. Barker) 2139; attributions de F. J. Logo, chef-mécanicien, (int. Lapointe 2603; emploi du train Joughin, (int. Fowler) 2800; tarif d'entier parcours, (mot. Lefurgey pour doc.) 3024; achats de charbon de la compagnie de Fundy, (int. Ames) 3325, de la compagnie de Strathcona, (int. Ames) 3325; gare de Lévis, pavage, coût, (int. Paquet) 4820; (sub.): pour renforcer ponts, 5139; déviation de la ligne à Mitchell, 5195; améliorations à Drummondville, 5195; à la Rivière-du-Loup, 5195; à Newcastle, 5195, à Campbellton, 5195; à Halifax, 5195; à Truro, 5198; à Stellarton, 5198; à Pictou, 5199; freins à air Westinghouse, 5199; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 5200; matériel roulant, 5201; améliorations le long de la ligne, 5204; service de messageries, différend, (int. Gauvreau) 5311; agrandissement des installations à Lévis, 5489; établissement d'une double voie sur une partie du parcours, 5490; outillage et appareil pour manutention de la houille, 5491; acquisition de terrains à Moncton, dépositions à ce sujet, (observ. Ames), débat: M. Ames, 5963 et suiv.; 6001 ; l'hon. M. Emmerson, 5968-72 et suiv.; l'hon. M. Foster, 5980 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 5985 et suiv.; M. R. L. Borden, 5990 et suiv.; M. W. J. Roche, 5995 et suiv.; M. Sproule, 5998 et suiv.; proposition d'amendement Ames, 5971, mise aux voix et rejetée, 6002; exploitation du chemin, excédent des recettes sur les dépenses, (observ. Emmerson) 7693; (sub.): service d'eau, 7694; station de Saint-Moïse, voie de garage, 7694; installations à Halifax, 7695; achat de terrains, achat d'huile, etc., de M. Lodge ou par son entremise, (observ. Barker), débat, 7695 et suiv.; (sub.): échelles de côté pour wagons fer-

Intercolonial—*Suite.*
més, 7712; matériel roulant, 7712; améliorations à Rothesay, 7712; ateliers et terrain, à Moncton, 7712; pour renforcer ponts, 7713; nouvelles voies de garage et de service, 7714; améliorations le long de la ligne, 7714; pour mettre le chemin de fer entre Indiantown et Blackville en état de service, 7714; emploi des noirs, (observ. Clements) 7715; accident de Belmont, (observ. Laurence) 7717.
Intérieur: ministère, (sub.) 375; appointements et dépenses, (sub.) 419; rapport, dépôt, (mot. Borden pour doc.) 502, (int. Borden) 503, 586; appointements, (sub.) 5644-45; divers, (sub.) 6003; divers, frais de litige, (sub.) 6094; cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6096, 6127; appointements, (sub.) 6125, 6126, 6127.
Interprétation: bill (n° 171) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4001; 2e l., comité et 3e l., 5692.
Inverness, édifice public, (sub.) 6915; port, réparations, (sub.) 6979.
Invitation au roi et à la reine à visiter le Canada, adresse à cette fin, (mot. Belcourt) 1737; deux messages du Sénat à ce sujet, (lecture par M. l'Orateur) 2307; message au Sénat, (mot. Laurier) 2384.
Irvine, Minnie Florence, bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 4559; 2e l., 5071; comité et 3e l., 5634.

JAPON : traité conclu avec ce pays, documents y relatifs, (mot. Borden pour doc.) 129, 738, (rép. par l'hon. M. Paterson) 868; (mot. Borden pour doc.) 1418, 3435 ; victimes de la famine, envoi de farine par le Canada, (sub.) 325; traité, documents y relatifs, (dépôt) 1999; (mot. Borden pour doc.) 5896.
Japonais: rapatriement, (observ. Sproule) 3231.
Jeunes filles: vendues ou mises en esclavage pour fins immorales, à la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1798.
Johnson, M., statisticien, mise à la retraite et remplacement, (int. Cockshutt) 4069.
Journaux: anglais, annonces y publiées, (int. Ames) 592; journaux étrangers, port, réduction, (int. Taylor) 5666.
Juges: juges des cours provinciales, bill (n° 13) modifiant la loi de 1905 les concernant, 1ère l., 20; paiemets à eux faits, (mot. Lennox pour doc.) 214; 2 l. du bill (n° 13) 890; juges faisant partie de compagnies d'affaires, (int. Sproule) 186; circulaire à eux adressée par le ministre de la Justice, (int. Léonard) 1627; juge du district d'Atlin, indemnité de subsistance, (sub.) 506; juges (Yukon), frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507; traitement et travaux des juges, (mot. Lennox pour doc.) 797; bill (n° 83) modifiant loi relative aux juges des cours provinciales, 1ère l., 1135; 2e l. et comité, 1820; 3e l., 1832.
Juges de la cour suprême, congé d'absence, juges *ad hoc*, (int. Monk) 1143; juges des cours de comté, leur nombre, (int. Lennox) 1194, abrogation des articles de la loi fixant le nombre de ces juges, (int. Lennox) 1805, dates des commissions nommant certains d'entre eux, etc., (int. Lennox) 2097; juges du Manitoba, traitements, (projet de résolution Fitzpatrick), retiré, 4004-05, (mot. Lemieux pour comité sur autre projet, 4265; (observ. Lennox au sujet du
Juges de la cour suprême—*Suite.*
progrès du bill (n° 13), 4645, 5314; juges du Manitoba: traitements, (en comité sur projet de résolution) 5130 et suiv.; bill (n° 13) qu'en sera-t-il fait ? (int. Lennox) 5208; en comité sur bill (n° 13), 5499 et suiv.; quand se continuera la discussion sur le bill (n° 13), (int. Lennox) 5668.
Juifs: massacre en Russie, (observ. Macdonell), débat, 233 et suiv.
Justice: ministère, (sub.) 371; administration, 504, dépenses diverses, 505; frais de litiges, 7741; frais de gestion, 7742; appointements, 7751.

KEECH, Hiram, emploi, (int. Ingram) 204.
Kentville: champ de tir à la cible, (int. Hughes) 201, 1143.
Kettleby: receveur de la poste, (int. Bennett) 3493.
Kéwatin: administration, (int. Roche) 336.
Kingston, édifices militaires, (sub.) 6923.

LAC Balsam : voie fluviale de là vers le nord, (int. Hughes) 607.
Lac Cecebe: phare, construction, (int. Bennett) 438; (mot. Bennett pour doc.) 1032; paiements aux ouvriers, (int. Bennett) 1735.
Lac des Deux-Montagnes: levés hydrographiques, le Gouvernement se propose-t-il d'en faire faire sur ce lac ? Quand, et combien faudra-t-il de temps pour achever ce travail ? (int. Piché) 342.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 7168.
Lac Saint-François, P.Q., îles: combien, à qui ? etc., (int. Bergeron) 7854, 7856.
Lac Saint-Louis : levés hydrographiques, sont-ils terminés ? (int. Piché) 342.
Lac Winnipeg, steamer pour service, construction, (sub.) 7779, 7815.
Ladysmith, édifice public, (sub.) 6946.
Lafferty, Dr, paiements à lui faits, (observ. Roche) 994.
Laitage, développement, (sub.) 7619.
Lambkin, W. L., gratification d'une année de salaire au lieu de sa pension, (sub.) 7795.
Lamont, M. J. H., représentant du ministère public, honoraires, (int. Wright) 1012; emploi, (int. Boyce) 2329, 2770, 3326.
Langevin, sir Hector, décès; éloge par M. R. L. Borden et sir Wilfrid Laurier, 5209.
Langmuir, M., (voir " Compagnies d'assurance, lettre " C ").
Laprairie: brise-lames, construction, adjudication de l'entreprise, (int. Monk) 789.
La " Presse ", du 26 mai 1906, article de M. Cinq-Mars, signé " Blaise ", 4134 (voir explication personnelle, lettre " E ").
Leamington: bureau de poste, (int. Clements) 607.
Législation comparée, association de, souscription, (sub.) 7741.
Leonardville : quai, construction, (int. Ganong) 3332.
Lèpre : bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 1630 ; 2e l., et comité, 2247 ; 3e l., 2251.
" Leslie & Company," Yukon, paiements faits à cette maison, (int. Taylor) 7256.
Lethbridge : grève des houilleurs, (int. Verville) 591 ; (mot. Smith pour doc.) 1032.
Levés hydrographiques, (sub.) 3778.
Lévis : bassin de radoub trop petit, (int. Carrier) 4818 ; quarantaine, travaux, coût, (int. Paquet) 4820; gare de l'Intercolonial, pavage, coût, (int. Paquet) 4820 ; camp, construction de bâtiments, (sub.) 7383.

Lewis, Jamieson Webster, affranchissement, bill (n° 85) y relatif, 1ère l., 1190; 2e l., et comité, 2897 ; 3e l., 2902.
Libération conditionnelle : d'après quelle règle accordée, prisonniers libérés, récidivistes, (int. Bergeron) 4262.
Liddle, David, nomination comme aide-inspecteur des poids et mesures, (mot. Ingram) pour doc.) 211.
Lindsay : champ de tir, établissement, (int. Hughes) 608.
Listes électorales : impression pour l'année actuelle, (int. Borden) 2515.
Little-Currant : receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Boyce) 2798.
Livres : importés, droits, (int. Lavergne) 4356.
Loi électorale et indépendance du Parlement, bills y relatifs, rapport du comité nommé pour les étudier, (int. Borden) 7261.
London : bureau de poste, améliorations, coût, (int. Elson) 2098 ; nouvelle salle militaire, coût, (int. Elson) 2098 ; directeur du service postal par chemins de fer, (int. Armstrong) 3493 ; édifices militaires, (sub.) 6924 ; hôtel des postes (sub.) 6924.
Louisbourg : hôpital de marine, construction, coût, garde, etc., (int. Daniel) 1917, 2089.
Lumb, capitaine H. W., mise à la retraite, (int. Hughes) 1190.
Lumière électrique : appointements des inspecteurs, (sub.) 2666, 2674.

McCABE, Joseph, directeur de la poste à Iona, destitution et remplacement, (mot. McLean pour doc.) 357.
McIntosh, Eileen-Mary bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 4870 ; 2e l., 5071; mot. Northrup) 5574 ; comité, 6190 ; 3e l., 6208.
Macleod : palais de justice et ameublement, coût, (int. Blain) 2095.
McLeod : R. A., inscription de homestead, (int. Ames) 5638.
McRae, Edmund, disparition d'une lettre mise à la poste par lui, (int. A. A. McLean) 7122.
McRae, Hector, achat de terre dans la Colombie-Anglaise, (int. Sproule) 6415.
Magazines : frais de port, augmentation, (int. Cockshutt) 2334, 2893.
Magog : érection d'un bureau de poste, (int. Worthington) 353 ; édifice public, (sub.) 6917.
Main-d'œuvre étrangère : loi y relative, jugement du juge Anglin, appel (int. Taylor) 355.
Maisonneuve, élection partielle, (observ. Monk), débat, 2255, 2274, 2278, 2279, 2284.
Manitoba : extension des limites, conférence à ce sujet, (int. Roche) 205; terres marécageuses, correspondance, etc., à ce sujet, (mot. Staples pour doc.) 358 ; chemins et ponts de colonisation, (sub.) 7192.
Marbres ouvrés, importés, sous-évaluation, (int. Maclean) 5455.
Marchandises anglaises : importation, détaxe, fausses déclaration, (int. Armstrong) 2609.
Marine marchande du Canada : (observ. Lewis) 1201 ; rapport annuel, (dép°t) 5118.
Marine norvégienne : concurrence, article du "Record," de Sydney, (observ. Black) 4188 et suiv.
Marine et Pêcheries : ministère, appointements et dépenses, (sub.) 384; agence de Montréal, employés, local, etc., (int. McLean) 1141; agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 3684 et suiv.
Matelots: naufragés et dans le dénûment, (sub.) 3781; enrôlement forcé dans la Colombie-Anglaise, enquête, (int. Borden) 5116.
Médailles et terres aux Canadiens employés en Egypte en 1870 et 1880, et dans l'expédition à la rivière Rouge en 1870, (int. Hughes) 436, 465, 503.
Medicine-Hat, édifice public, (sub.) 6942.
Merwin, George T., paiements à lui faits, (int. Foster) 793; (int. Northrup) 3499.
Messages de Son Excellence : budget, 128 ; commission de régie interne, nomination, 128; crédits supplémentaires, 1808, 2078; remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, 1999, 2000; sanction royale, 3230, 4354, 4470 ; deux messages concernant budgets supplémentaires, 5835 ; prorogation, 7914.
Mesures du Gouvernement : priorité, (mot. Laurier) 2881, 4678.
Métis : cession de leurs scrips, (observ. Lake) 7578, 7787.
Midland, port, (sub.) 7185.
Milice, (sub.) 372; service impérial de renseignements militaires, (mot. Belcourt pour doc.) 444; harnais, où et par qui fabriqués, (int. Fowler) 595; fourniture de denrées alimentaires, (mot. Smith pour doc.) 800; écoles d'instruction militaire, enquête, (int. Hughes) 1144; corps de musique militaires dans les fêtes religieuses, (int. Hughes) 1192; achat de charbon par le département, à Winnipeg, (int. Roche) 2141; 2ième batterie de campagne, gardien de la, (int. Hughes) 2796; projet de résol. de sir F. Borden, modifiant loi de la milice, 4265, comité, 5320; 1ère l., 2e l. et adoption, 5320; bill (n° 201) à cette fin, 1ère l., 5321; 2e l. et comité, 5670; 3e l., 5672; (sub.): exercice annuel, 5135; artillerie, armes, champs de tir, etc., 7360; cartouches de réserve, fabrication, 7377; solde et suppléments, 7377; exercices annuels, 7378; habillements et petits équipements, 7381; bibliothèque administrative, 7382; appointements, 7382; camps de manœuvres, 7382; uniformes pour le 80e régiment de Nicolet, (int. L. Lavergne) 7912.
Miliciens, en activité de service au Nord-Ouest, concessions de terres, bill (n° 177) y relatif 1ère l., 4261; 2e l. et comité, 4918; 3e l., 5014-5015; recrutement et transport des miliciens aux camps d'exercice, (observ. Hughes) 6143.
"Military Gazette", publication, (int. Clements) 601.
Miminigash : brise-lames, réparations, (int. Lefurgey) 207; port, dépense, (mot. Lefurgey pour doc.) 2337.
Mines : concession à Ray et Bronson, date, conditions, revenus, etc., (int. Foster) 1801; annulation, (int. Borden) 1911; lois minières, Yukon, (voir Yukon, lettre "Y"; surintendant des mines, appointements, (sub.) 6083; (voir "Houilleurs", lettre "H").
Ministère : changements, explication, (int. Borden) 233; (observ. Laurier) débat, 260 et suiv.; changements, l'hon. M. Fitzpatrick nommé juge en chef de la cour suprême, l'hon. M. Aylesworth, ministre de la Justice, et l'honorable M. Lemieux, directeur général des Postes, (explication par sir Wilfrid Laurier) 4642.
Ministres et sous-ministres : ne devraient pas exercer la profession d'avocat,, (mot. Lennox), débat, 1752, suite du débat, remise à plus tard, (mot. Lennox) 2130 ; suite du débat, 2802 et suiv.; amendement Fitzpatrick, 2867, mis aux voix et adopté, 2877.

Miscouche, I. P.-E., batture, bouée, (int. Lefurgey) 601.
Minoterie du lac des Bois et de Kéwatin, bill (n° 111) y relatif, 1ère l., 1629; 2e l., 1847; comité et 3e l., 3264.
Moberly, H. J., emploi, (int. Lake) 6984, (rép. de M. Fisher) 7123; (observ. Staples) 7644.
Monnaies : bill (n° 196) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5207; 2e l., comité et 3e l., 5692-93-95; monnaies d'argent: usées, rachat, (int. Martin) 345; monnaie d'argent des Etats-Unis : retirée de la circulation en Canada, montant, (int. Blain) 1618; (int. Bergeron) 5208.
Montagnes du Dauphin (Riding Mountain), réserve forestière, déplacement des limites, (int. Roche) 791; établissement de colons sur cette réserve, (int. Roche) 1031; rapports des fonctionnaires, (mot. Roche pour doc.) 1798.
Montagnes Selkirk, C.-A., amélioration des grottes, (sub.) 6004.
Montmagny : fermeture de la fabrique de cigares de, et renvoi de l'officier d'accise, (int. Paquet) 2333; receveur de la poste, (int. Léonard) 3492; Louis Dionne, percepteur des douanes et maître du port, traitement, (int. Paquet) 4820; édifice public, (sub.) 6919.
Montréal : emplacement pour érection de casernes militaires, (int. Monk) 345 ; hôtel des postes, améliorations, (int. Monk) 347; ouvrage de surcroît et absences des employés, augmentation ou réduction de salaire pour ces causes, (int. Monk) 352 ; commission du port, (mot. Rivet pour doc.) 1172 et suiv., adoptée, 1252; cale de radoub de Tate, loyer, (int. Reid) 1425 ; commission du port, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 1725 ; 2e l. et comité, 2251 ; comité, 2267, 2693 ; 3e l., 2732 ; port de Montréal, recettes et dépenses, (int. Sinclair) 2800 ; commission du port, honoraires de présence payés à chaque membre et ex-membre, (int. Daniel) 1730 ; monument à l'honorable John Young, (voir "Young", lettre "Y") ; avance de certaines sommes à la commission du port, (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 5753, en comité, 6893; projet lu et adopté, 6894; bill (n° 222) concernant la commission du port de Montréal, (avance de certaines sommes d'argent) 1ère l., 6894 ; 2e l. et comité, 7039 ; 3e l., 7047 ; casernes pour la troupe permanente, (sub.) 6920; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 6920 ; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 6963, 7232.
Moose-Jaw, édifice public, (sub.) 6942.
Mount-Buchanan, I.-P.-E., directrice du bureau de poste (Mme Sarah Smith), destitution et remplacement, (mot. Maclean pour doc.) 2099.
Mugford, John C., réclamation, (int. McLean) 604.
Murray-River, terrains expropriés, réclamation des propriétaires, (observ. A. A. McLean) 6144.
Musée Victoria : modification du plan, (int. Perley) 1192 ; construction, (int. Perley) 1192 ; devis, etc., (mot. Perley pour doc.) 1798 ; matériaux, (int. Fowler) 2091 ; achat et préparation d'échantillons, (sub.) 6133 ; (sub.) 6899.
"Mutual Reserve" (voir "Compagnies d'assurances", lettre "C").
NATURALISATION : lois de, dans colonies de l'empire, (mot. Borden pour doc.) 358, 1519 ; Américains ayant prêté serment d'allégeance à la république de Cuba et qui prennent des homesteads dans l'Ouest canadien comme sujets britanniques, (int. Taylor) 356, 433; loi de naturalisation, application, (sub.) 7792.
Naufrages sur le Saint-Laurent (int. Borden) 175; (mot. Borden pour doc.) 211, (int. Bergeron) 604, 795, 1007, 1135 ; sur la côte du Pacifique, (int. Smith) 350, (mot. Smith pour doc.) 445, (mot. Borden pour doc.) 1798 ; enquête, (sub.) 4981.
Navigation : dans le détroit de Northumberland, (int. Hughes) 1304; nouveau steamer, (mot. Martin pour doc.) 1927; navigation maritime dans les eaux de la Colombie-Anglaise, (observ. Macpherson) débat, 1521 et suiv.; aide à la navigation, (mot. Borden pour doc.) 1798; feux pour la navigation, par qui fournis ? (int. Bennett) 4818; aide à la navigation, (sub.) 7800.
Navires : sûreté des, bill (n° 48) modifiant la loi y relative, 1ère l., 578 ; 2e l. et comité, 1188; 3e l., 1252; comité et 3e l., 4124; comité, 7056; 3e l., 7062; (motion Fielding pour inscription de l'ordre (n° 37) parmi les projets du Gouvernement) 7049.
Navires de l'Etat : approvisionnement, dépenses, (int. Foster) 1014 ; service, personnel et nombre de navires, (int. Foster) 1028, 1140 ; entretien et réparations, y compris l'"Arctic", (sub.): 3279 et suiv., 3435 et suiv., 3899 et suiv., 4031 et suiv., 4193 et suiv., 4872 et suiv., 4928 et suiv.
Neepawa, édifice public, (sub.) 6931.
Nelson, John, emploi, (int. Lake) 194, 470.
"New Brunswick Petroleum Company", (voir "Compagnie", lettre "C").
New-Westminster, édifice public, (sub.) 6947.
Niagara : camp militaire, approvisionnement de fourrage, (int. Macdonell) 4913.
Nicholas, Benjamin Charles, nomination, (sub.) 7724.
Nicolas, Frank, index des rapports de l'Intérieur, (sub.) 6130.
Nicolet, édifice public, (sub.) 6921.
Nixon, Joseph, emploi, (int. Foster) 200; rapport à son sujet, (int. Foster) 469; rapports postérieurs au 3 avril 1905, (mot. Foster pour doc.) 800; paiements à lui faits, (int. Foster) 1142.
Noble, W. H., emploi, (int. Foster) 1021.
North-Bay, édifice public, (sub.) 6925.
North-Head: brise-lames, soumissions pour construction, (int. Ganong) 595.
Nouveau-Brunswick: ports et rivières, (sub.) 7239.
Nouvelle-Ecosse: hon. D. C. Fraser nouveau lieut. gouverneur, conditions de sa nomination (int. Borden) 867; ports et rivières, (sub.) 7238.

OBSERVATOIRE astronomique de l'Etat ; appointements des employés, (sub.) 6022.
Observatoire magnétique, (sub.) 3777.
Ogden, William Edward, bill (n° 210) tendant à lui faire droit, 1ère l., 6143; 2e l., 6232; comité et 3e l., 6892.
O'Gorman, John, emploi, (int. Elson) 1138.
Ontario: dragage, (int. Bennett) 433, (sub.) 7211; ports et rivières, (sub.) 7184, 7210, 7245; outillage neuf de dragage, (sub.) 7191.
Or et argent ouvrés, bill (n° 211) concernant la vente et le poinçonnage, 1ère l., 6143; 2e l., 6419; comité, 7782; 3e l., 7785.

Or du Yukon: droit régalien, combien perçu? (int. Sproule) 5126.
Ordres permanents: comité des, rapport, (mot. Macpherson demandant adoption) 2890.
Orillia: bureau de poste, place de directeur vacante, (int. Bennett) 340.
Osoyoos, édifice public, (sub.) 6947.
Ottawa: bureau de poste, reconstruction, (int. Blain) 469, (int. Borden) 1634, observatoire d'astronomie, pose de fils électriques, soumissions, (int. Ames) 790 ; marché avec MM. Ahearn et Soper, (int. Ames) 1923; hôtel des postes, employés touchant moins de $12 par semaine, (int. Stewart) 6116; observatoire astronomique, (sub.) 6896; édifice des archives, (sub.) 6897; hôtel des monnaies, (sub.) 6897 ; édifice du parlement, agrandissements, etc., (sub.) 6898; musée Victoria, (sub.) 6899; édifices de l'est et de l'ouest, (sub.) 6900; nouveaux édifices administratifs, (sub.) 6912 ; départements de l'administration, tiroirs en acier, tablettes sur rouleaux, etc., (sub.) 6925; édifices publics, (sub.) 6948; nouveaux magasins militaires, 7233; revêtement en pierre de Nepean, reconstruction, 7233; édifices administratifs, aménagements, 7234; hôtel des postes, aménagement et réfections, 7234.
Ouvriers: protection des ouvriers, sur chemin de fer Transcontinental National, (int. Smith) 348; ouvriers italiens importés à Montréal, enquête par sous-ministre du Travail, (mot. Verville pour doc.) 1927.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 6925, 7210; port, dragage, (sub.) 7185.
" Pacific Marine Underwriters," (voir " Association," lettre " A ").

PALMER'S-POINT, phare, construction, réclamation de G. W. Palmer, (int. Fowler) 6244.
Palmerston: choix d'un receveur de la poste, (observ. Barr) 2389, 2515.
Pâques, ajournement, (mot. Laurier) 1301.
Parc Grimsby, perception de droits d'entrée, (observ. McIntyre en comité sur bill (n° 12), observance du dimanche) 6856.
Parc des Montagnes-Rocheuses, bill (n° 164) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3314; 2e l. et comité, 4846, 4871; 3e l., 4918.
Parc Yoho: chemins et autres travaux, (sub.) 6094.
Parlement: éclairage électrique sur la terrasse, installation, coût, (int. Ames) 1621.
Parry-Sound, quai, (sub.) 7185.
Passe du Nord, (sub.) barrages, 5286.
Pâturage: baux pour plus de trois ans, (mot. Ames pour doc.) 216; bail (n° 2059) de H. P. Brown, (int. Ames) 5311.
Payette, Philias, réclamation, (int. Léonard) 5454.
Pêche: à la claie, dans comté de Charlotte, nouveaux permis, à qui accordés, (int. Ganong) 1619; permis accordés dans le comté de Queen, (int. Lefurgey) 4264.
Pêcheries : juridiction du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, (int. Lefurgey) 794; (mot. Lefurgey pour doc.) 1031, 3152; (mot. Borden pour doc.) 799; (sub.) inspecteurs, gardes-pêche, etc., 3735, 3801 ; service de protection de pêcheries, 3796, 3802 ; exposition des pêcheries du Canada, 3799; primes de pêche, distribution, 3800; usines pour réduction du chien de mer, 3800, 3803; école de salaison de poisson, 3801; bill (n° 223) relatif aux pêcheries, 1ère l., 6895.
Perr, Jean-Albert, bill (n° 169) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492 ; 2e l., 3834 ; comité, 5070, 5582 ; 3e l., 5595.
Pénitenciers : fourniture de la farine (int. Staples) 353, (int. Taylor) 468, 800 ; (observ. Bennett) 972 ; Saint-Vincent-de-Paul, gardiens, appointements, (int. Léonard) 471; salaires des employés, augmentation, (int. Léonard) 2331; (projet de résol. Fitzpatrick) 4005 ; en comité, 4181 ; bill (n° 176) relatif aux pénitenciers, 1ère l., 4187 ; comité, 5522, 5537 ; 3e l., 5542 ; amendements du Sénat, (mot. Aylesworth pour 2 l.), adoptée, 7010 ; (sub.) 7738 ; pénitencier de Kingston, (sub.) 7742.
Pensions : de certains membres du conseil privé, et Sénat et Chambre des communes, bill (n° 18) abrogeant chapitres 30 et 43 des statuts de 1905 y relatifs, 1ère l., 326 ; 2e l., renvoi de la discussion à une prochaine séance, 918 ; 2e l., 1767, 2570, 2571, 3050 et suiv.; mot. McLean pour 2e l., 3050, mise aux voix et rejetée, 3137 ; bill (n° 142) concernant les pensions de certains membres du conseil privé, 1ère l., 1801 ; (observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4678; combien payé, et à qui, en vertu de la loi de 1905 ? (int. Maclean) 2096; (rectification par M. Bourassa au sujet du sénateur Cox) 3230 ; présentation d'un nouveau projet de loi, (int. Borden) 4644; (mot. Taylor demandant pension pour députés siégeant depuis vingt-cinq ans) 4679 ; bill (n° 220) abrogeant la loi sur les pensions de certains membres du conseil privé, 1ère l., 6721 ; 2e l., 7786 ; 2e l. et comité, 7836 et suiv.; 3e l., 7867-77.
Pensions militaires : projet de résolution de sir F. Borden ayant pour objet de modifier la loi y relative, 4264 ; comité, 5315 ; 1ère l., 2e l. et adoption, 5320 ; bill (n° 200) modifiant la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 5320 ; 2e l. et comité, 5673 ; 3e l., 5674.
Peterborough, salle militaire, (sub.) 6927.
Petewawa : terrains pour exercices militaires, acquisition, (mot. Worthington pour doc.) 356.
Pétitions : dépôt, (déc.), M. l'Orateur, 858.
Phares: gardiens, salaires, (int. Gauvreau) 472; phares de Jack-Straw, Red-Horse et Gananoque, substitution d'éclairage et entretien, (int Taylor) 603 ; phares : construction et coût, (int. Foster) 1022 ; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 3676 et suiv.; entretien et réparations des phares et bateaux-phares, (sub.) : 3710 et suiv., 3899 et suiv., 4981-82 ; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.), 4901, 5030, 5071.
Pilotage, fonds de, à Sydney-nord, affaire McLean, (observ. Boyce) 5570 ; commissaires du, rétribution de leurs services, (int. Borden) 794 ; bill (n° 219) modifiant la loi relative au pilotage, 1ère l., 6718 ; commission d'enquête à Sydney-nord, (mot. Boyce pour doc.) 6994.
Pilotes: versements aux fonds de retraite et de secours, (mot. Boyce pour doc.) 1032.
Pierreville, Yamaska: quai, coût, recettes, (int. Bergeron) 1803.
Pinette, I.-P.-E., port, dragage, (int. Martin) 344.
Piscifactures: établies sur lacs Huron et Supérieur, (int. Boyce) 196 ; (sub.), 3793, 3803.
Placements fiduciaires : effets provinciaux devant y servir, (int. Borden sur rapport déposé) 1631.

Pluie artificielle au Yukon, (observ. Foster) débat, 578 et suiv., marché à ce sujet, décret, (mot. Foster pour doc.) 869, 1044, 2142.
Poids et mesures : service, (sub.) 2673 ; bill (n° 14) modifiant, loi relative aux poids et mesures, 1ère l., 174 ; 2e l., 905 ; renvoi au comité d'agriculture et de colonisation, 914 ; en comité, 2130 ; 3e l., 3047, 3050.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7185, 7245.
Pointe-à-la-Frégate : brise-lames, (int. Monk) 1191.
Pointe-Prim, quai, (sub.) 7123.
Pointe-aux-Trembles, quai, (sub.) 7168.
Poisson: exportation, droits, (mot. Boyce pour doc.) 1031, 1910.
Police fédérale : (sub.), 508.
Pommes: tarif allemand, (int. Armstrong) 1011, 1023.
Pontiac : formation géologique de ce comté, rapport à ce sujet, exploration de mines, (int. Piché) 1729.
Porcs : peste porcine, quarantaine dans townships de Kent, (int. Clements) 178, (mot. Clements pour doc.) 671; porcs importés et abattus au Canada pour exportation, (int. Sproule) 181.
Port-Arthur, améliorations, (sub.) 6963.
Port-Bruce : douanes, recettes, (int. Ingram) 176 ; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 212, 3596.
Port-Burwell : douanes, recettes, (int. Ingram) 176; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 213, 4357; travaux du port, soumissions, etc. (int. Macdonell) 1016, (mot. Jackson pour doc.) 5314, 5476; port, améliorations, (sub.) 7185.
Port-Colborne : dragage, brise-lames, élévateur, (int. Bennett) 464; élévateur, construction, (int. Lalor) 597, (dépôt de documents par l'honorable M. Hyman) 1897; (sub.) : améliorations à l'entrée, 5292; élévateur, 5293; creusage, entre Port-Colborne et Humberstone, 5492.
Port-Hood, barrage, (sub.) 6980.
Port-Stanley : douanes, recettes, (int. Ingram) 176; travaux dans le port, (int. Ingram) 176; sommes dépensées pour le port, (mot. Ingram pour doc.) 212, 4357; travaux du port, soumissions, etc., (int. Macdonell) 1018; port, améliorations, (sub.) 7186.
Postes : factage rural, (mot. Lennox pour doc.) 166, 220, (int.) 223; devoirs des directeurs de bureaux de poste, (int. Bennett) 340 ; ministère des Postes. (sub.) 415; location des boîtes dans bureaux de poste, (int. Boyce) 439; (sub.) : service extérieur, appointements et suppléments, 542; transport des dépêches, 546; divers, 568; service au Yukon, 576; nouveaux commis au ministère des Postes, (mot. Barker pour doc.) 797; marchés pour transport des dépêches dans comté de Peel, (mot. Blain pour doc.) 799; directeurs de bureaux de poste, devoirs et rémunération, (int. Fowler) 1426; perte de timbres-poste à Moncton, (int. Fowler) 1428; uniformes pour facteurs, de qui achetés ? (int. Taylor) 1804; directeurs des bureaux de poste du comté de Peel, transfert du bureau de poste de North-Lake à Black-Point et vice versa, (mot. McLean) 2337; présentation d'un projet de loi modifiant l'acte des Postes, (int. Monk) 3676, 3891; taxe sur périodiques américains, (int. Taylor) 5757; appointements, (M. H. Verret), augmentation, (sub.) 7654; receveurs de la poste, appointements, (sub.), (int. Blain) 7654.
Powell, M. le capitaine, nomination dans la milice permanente, (int. Worthington) 4911.
Préfontaine, feu l'honorable Raymond, correction d'un mot à son sujet, par M. R. L. Borden, 6787.
Prescott : phare du moulin à vent, coût, (int. Taylor) 1015.
Presse canadienne, association de la, comment constituée, etc., (int. Taylor) 1421.
Preston, Mary-Emeline, bill (n° 168) tendant à lui faire droit, 1ère l., 3492; 2e l., 3834; comité et 3e l., 5070.
Preston, W. T. R., voyage de Londres au Canada, (int. Wilson) 177 ; loyer d'une maison et entretien, (int. Wilson) 4004; refus de répondre, comme témoin, à certaines questions, *in re* " The North Atlantic Trading Company ", (5e rapport du comité d'agriculture, par M. McKenzie) 4259; (mot. Monk demandant mise à l'étude du 5e rapport du comité d'agriculture) 4260; (mot. Monk pour faire comparaître M. Preston à la barre de la Chambre, comme témoin), 4559; (amendement Laurier à l'encontre) 4580; (débat) : M. Monk, 4559; sir Wilfrid Laurier, 4569-80; M. R. L. Borden, 4581; l'honorable M. Fielding, 4586; M. Northrup, 4596; M. Sproule, 4603; M. Carvell, 4614; M. Sam. Hughes, 4622; M. Miller, 4626; l'honorable M. Haggart, 4630; M. Bourassa, 4637; amendement Laurier mis aux voix et adopté, 4640-41; (motion Monk demandant que M. Preston ne soit plus inspecteur d'immigration, 7062, (débat) 7062 et suiv., (motion mise aux voix et rejetée) 7120.
Prêteurs d'argent, bill (n° 11) les concernant, 1ère l., 20; 2e l. et comité, 364; comité, 1307, 6997; 3e l., 7010; mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des banques et du commerce, 1307; quand ce bill sera-t-il soumis à la Chambre ? (int. Foster) 5113 ; (int. Borden) 6287, 6863.
Preuve : bill (n° 68) modifiant la loi de 1893 y relative, 1ère l., 921; 2e l. et comité, 1313 et suiv., comité, 1809; 3e l., 2220.
Prince-Albert, édifices publics, (sub.) 6943.
Prince Arthur de Connaught : visite au Canada, frais, (sub.) 324; (observ. Borden) 767.
Produits agricoles (voir " Agriculture ", lettre " A ").
Produits allemands : surtaxe, (int. Armstrong) 336.
Prorogation : aura-t-elle lieu le 12 juillet ? (int. Sproule) 7817; message de Son Excellence, (M. l'Orateur) 7914, 7917; retard, (int. Henderson) 7916.
Provinces maritimes, édifices publics, (sub.) 6916; ports et rivières, (sub.) 7149 et suiv.
Publications scientifiques, catalogue international des, contribution, (sub.) 7792, 7794.
Pugwash: quai, réparations, (int. Barker) 1917.

QUACO, port, jetée de l'est, (sub.) 7134.
Quais : construits par le Gouvernement depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 219; quais de l'Etat, ingénieur et gardiens des, noms et domiciles, (int. Wright) 1924, 2514; quais permanents, dans le lac Saint-Pierre, et ailleurs dans le Saint-Laurent, (sub.) 7777.
Québec (province): vente des chutes d'eau, (observ. Monk) 5113; ligne de division entre cette province et le Labrador, ou entre le détroit de Belle-Isle et la baie d'Hudson, (int. Morin) 6004; ports et rivières, (sub.) 7135, 7239; ports, rivières et ponts, (sub.) 7168; outillage neuf de dragage, (sub.) 7191; dragage, (sub.) 7211.

Québec (ville) : pont, (observ. Armstrong) débat, 224 et suiv.; frais de construction, (int. Monk) 350; hôpital pour immigrants, construction, (int. Monk) 346; directeurs de la compagnie du pont, (int. Monk) 351; (mot. Monk pour doc.) 445; subventions, etc., payées à ladite compagnie, (int. Monk) 461; inspection des livres de ladite compagnie, (int. Monk) 462 ; quais en eau profonde, (int. Paquet) 602 ; hôpital pour immigrants, construction, (int. Monk) 346; travaux dans le port, entreprise accordée à MM. Doucet et Lemieux, (int. Ames) 1429; rocher de Québec, danger d'écroulement, (int. Lavergne) 3141, (int. Bergeron) 3233; levée Louise, subvention pour compléter travaux, (mot. Brodeur pour comité) 3593; prêt de $150,000 à la commission du port, (projet de résolution Brodeur) 4023; bill (n° 174) à cette fin, 1ère et 2e l., et comité, 4031; comité, 4920; 3e l., 4928; pilotes, examen, (int. Ames) 4067; citadelle, salle d'exercice, (sub.) 6921; édifices militaires, (sub.) 6921; port, amélioration, (sub.) 7231; casernes de Saint-Jean, écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.

Queen's College, de Kingston, (motion Harty pour présentation d'un bill y relatif) 2880; bill (n° 160) y relatif, 1ère l., 3140; 2e l., 3324; comité et 3e l., 4051.

RAMSAY, ASENATH, bill (n° 190) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.

Rapide des Galops, (sub.) parachèvement du chenal, 5285.

Rapides Saint-André, rivière Rouge, améliorations, (sub.) 7231.

Rapports déposés:Auditeur général, 128, 174; Tableaux du commerce et de la navigation, 128; Commerce, 128; Chemins de fer et Canaux, 128; Commission du chemin de fer Transcontinental National, 128, impression, (int. Borden) 129; Postes, 219; Revenu de l'Intérieur (1ère et 2e parties) 232; Travail, 233; Police fédérale, 277; Pénitenciers, 502; Marine et Pêcheries, 503; Intérieur, 808; Travaux publics, 1002; Marine et Pêcheries, (int. Borden) 1306, 1419; Statistiques de la criminalité, 1723; Milice, 1724; Compagnies d'assurance, 1896, 1897; Surintendant des assurances, 1896; Statistique des chemins de fer, 2142; Commerce, 4137; Marine marchande du Canada, 5118.

Ray's-Creek, quai, (int. Ames) 3000.

Réassurance: réserve, (int. Henderson) 1019.

Rébellion de 1885, pensions à des miliciens pour service, etc., (sub.) 7791.

Recensement quinquennal: Manitoba, Saskatchewan et Alberta, (sub.) 7644-46 et suiv.

Recensement et statistique, (sub.) 7587.

Régina, édifices publics, (sub.) 6943.

Remèdes: brevetés, interdiction ou contrôle de la vente, (int. Sproule) 186; bill (n° 15), (voir "Falsification, lettre "F"); falsification des remèdes, enquête, (mot. Stockton) 3026; institution d'un comité d'enquête, (mot. Stockton) 3140; (mot. Laurier pour remplacer M. Lennox par M. Bergeron comme membre du comité d'enquête) 3228.

Renfrew-nord, vacance, (int. Taylor) 6287; mandat émis pour nouvelle élection, (M. l'Orateur) 6331.

Représentation en Parlement : (mot. Hughes pour laisser à chaque province au moins le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la confédération) débat, 1146 et suiv.; représentation de Nicolet et de Gaspé par le solliciteur général, (int. Fowler) 1921; (motion Fowler pour discussion de la motion Hughes) 4681.

Réserves forestières, bill (n° 47) concernant l'établissement de, 1ère l., 577; 2e l. et comité, 2902; comité, 3403, 3500, 3620, 5552; comité, 5674; 3e l., 5692; amendements du Sénat, 7021, adoptés, 7021.

Revenu de l'Intérieur: ministère, appointements et dépenses, (sub.) 380; loyer, combustible, service en général, (sub.) 2673, 2678.

Revillon Frères (à responsabilité limitée), bill (n° 76) concernant cette maison, 1ère l., 1034; 2e l., 1346; comité, 3766, 5535; 3e l., 5535; amendements du Sénat, adoption, sur motion McCool, 6892-93.

Richibouctou: brise-lames, réparations, (int. Fowler) 2091.

Rivière Ashouapmouchoan, piliers de dérivation, (sub.) 7169.

Rivière Blanche, quai, (sub.) 7171; amélioration, (sub.) 7180.

Rivière Chaudière: concessions de chutes d'eau, (mot. Taylor pour doc.) 4095.

Rivière Fairford, nettoyage du lit de la rivière, (sub.) 7189.

Rivière-des-Français, phare, construction, (int. Bennett) 1923; pouvoirs hydrauliques, (int. Bennett) 5126.

Rivière Jésus: quai, construction, (int. Léonard) 471.

Rivière Magnetawan, phare, construction, (int. Bennett) 6985.

Rivière Ottawa: bouées à ajouter depuis l'écluse de Carillon jusqu'au canal Sainte-Anne-de-Bellevue, (int. Boyer) 1423.

Rivière Ottawa et tributaires, lever hydrographique, des sources, (sub.) 6957.

Rivière Ouelle, jetées, (sub.) 7171.

Rivière Péribonka, piliers de dérivation, (sub.) 7169.

Rivière Qu'Appelle, barrage, (sub.) 7249.

Rivière-au-Renard: brise-lames, (int. Monk) 1192.

Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7171; (tributaires), canaux de déversement, (sub.) 7172.

Rivière Sainte-Marie, dragage, (int. Boyce) 443, 467.

Rivière Saint-Maurice, estacades: recettes, dépenses, (int. Perley) 1139.

Rivière Saguenay, quais et estacades en amont de Chicoutimi, coût, (int. Perley) 1028; (mot. Perley pour doc.) 1431; (int. Henderson) 1431; dragage, (mot. Girard pour doc.) 4096; jetées et estacades en amont de Chicoutimi, (sub.) 7212.

Rivière Saskatchewan du Nord, levers hydrographiques, (sub.) 7190.

Rivière Scugog: barrage et écluses, construction et entretien par le Gouvernement, (int. Hughes) 1914.

Rivière Severn, obstruction, (int. Grant) 600.

Rivière Thames: exploration, (int. Clements) 180; dragage, (int. Clements) 181; travaux pour empêcher débordement, (mot. Clements pour doc.) 801; quais à l'embouchure, (sub.) 7186.

Rivière Trent: à qui appartiennent les eaux de cette rivière et de ses affluents, etc., (int. Porter) 205.

Rivière Washademoak, N.-B., dragage, (int. Wilmot) 603.
Robertson, Andrew C., inspecteur des pêcheries, (int. Fowler) 4263.
Rock-Hill: bureau de poste, recettes, (int. Bennett) 866.
Rogersville: inspection des traverses à, (int. Ames) 2794, inspection et achat, (mot. Ames pour doc.) 3025.
Rondeau: travaux du port, soumissions, etc., (int. Macdonell) 1017; port, améliorations, (sub.) 7186.
Routes et réserves de terrains pour routes publiques dans la Saskatchewan, bill (n° 202) y relatif, 1ère l., 5498; 2e l., et comité, 5696; 3e l., 5699.
Rustico, brise-lames à l'île Robinson, (sub.) 7124.

SAINT-ALEXIS, jetée, (int. Blain) 4002.
Saint-André: écluses, dépenses, (int. Schaffner) 1427.
Saint-Anicet: quai, réparations, gardien, (int. Walsh) 1619.
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai, (sub.) 7174.
Saint-Boniface, édifice public, (sub.) 6932.
Saint-Hyacinthe: salle d'exercice militaire, construction, coût, (int. Worthington) 3332, (sub.) 6921.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, construction, (int. Daniel) 443; élévateur à grains, coût, capacité, (int. Stockton) 2336; port, dragage, (sub.) 7135; service postal amélioration, (int. Daniel) 7913.
Saint-Jean, P.Q., école militaire, effectif, (int. Bergeron) 4262; casernes, (int. Bergeron) 4264; médecin de l'école militaire, qui est-il? etc., (int. Bergeron) 4816; édifice public, (sub.) 6922; écuries pour la cavalerie, (sub.) 7232.
Saint-Joseph, port, améliorations, (int. Gunn) 597.
St. Mary, Ont., bureau de poste, emplacement, (int. Maclean) 4815, (sub.) 6927.
Saint-Stanislas, coursier de règlement vis-à-vis cette paroisse, (sub.) 7723.
Sainte-Thérèse, bureau de poste, recettes et dépenses, (int. Léonard) 2791.
Salles militaires, construction, (sub.) 6948.
Sanction royale, 768, 3230, 3242, 4354, 4470 ; 6331, 7918.
San-Francisco : tremblement de terre, destruction de la ville ; secours par le Gouvernement canadien, (int. Bole) 1805, souscription de $100,000, (mot. Fielding) 1807, refusée par le gouvernement américain, (observ. Fielding) 2145, emploi des $100,000 (int. Osler) 2963, (projet de résolution Fielding) 4458, adopté, 4460 ; bill (n° 178) accordant secours de $100,000, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 4460; versement de $80,000, à compte (M. Fielding) 5667.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 6943.
Sault-Sainte-Marie, cale du Gouvernement, (int. Boyce) 441 ; poursuite contre la municipalité par le Gouvernement, (int. Boyce) 2334; prétendue émeute de 1903, envoi de volontaires, réclamations, (mot. Boyce pour doc.) 2338 ; dépôt de charbon sur quai de l'Etat, (int. Boyce) 3592.
Sauvalle, Marc : employé au service de l'immigration française, (int. Taylor) 3326 ; traduction des rapports sur la géologie, (sub.) 6133.
Savage-Harbour : à quels habitants de cet endroit ont été faits certains paiements? (int. Martin) 3141.
Seaforth : édifice public, (int. Gunn) 596 ; bureaux de poste et de douane, loyer, (int. Gunn) 1621.
Secrétariat d'Etat, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 7789.
Section 28, township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, partie du quart sud-est vendue ou louée, (int. Herron) 603.
Seigneurie de Rigaud, paiements aux propriétaires, (int. Boyer) 1027.
Selkirk, édifice public, (sub.) 6932.
Sénat : vacances dans la représentaion du Nouveau-Brunswick, (int. Fowler) 1027 ; revision de la constitution du Sénat, (mot. McIntyre), débat, 2340 et suiv.: M. McIntyre, 2340, 2382 ; M. Schell, 2355 ; M. Henderson, 2362 ; sir Wilfrid Laurier, 2362 ; M. R. L. Borden, 2370 ; l'hon. M. Paterson, 2374 ; M. W. F. Maclean, 2380 ; (mot. McIntyre retirée) 2383 ; (sub.) appointements et dépenses casuelles, (sub.) 7789.
Sénat et Chambre des communes, bill (n° 10) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 19 ; 2e l., 364 ; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité) 364 ; comité et 3e l., 7866-67 ; revision du règlement, comité spécial à cette fin, (mot. Laurier) 260 ; bill (n° 97), idem, 1ère l., 1300 ; 2e l., 1833, 1848 ; comité, 1848, 7318 ; 3e l., 7343 ; amendements du Sénat, 7786 ; bill (n° 143) modifiant la loi relative au Sénat et à la Chambre des communes, 1ère l., 1801 ; (observ. Wilson au sujet du progrès de ce bill) 4678 ; nombre d'employés, (mot. Sproule pour doc.) 1924.
Sept-Iles : achat de nouvelles terres, enlèvement de huttes de sauvages, et arpentages, (sub.) 6138.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1), 4.
Service météorologique, (sub.) 3778.
Service océanique et fluvial, dépenses casuelles en général, (sub.) 7801.
Services publics : nationalisation, (mot. Maclean) 1910 et suiv.
Session tardive, (observ. Borden) 7 ; session d'automne, (observ. Laurier) 9 et suiv.
Shelburne, édifice public, (sub.) 6915.
Shelmouth, Man., pont, construction, (int. Roche) 2333.
Sherbrooke : camp militaire cette année, (int. Tobin) 339; salle d'exercice militaire: construction, coût, (int. Worthington) 3332, (sub.) 6921.
Shortis : commutation de sa peine, (explication sur un fait personnel par M. Bergeron) 5667.
Sifflets de brume : inspection, (sub.) 3784.
Signaux : compagnie canadienne de signaux de brume, paiements à elle faits, (int. Foster) 793.
Silverwater, île Manitouline, quai, (sub.) 7186.
Simcoe, édifice public, (sub.) 6929.
Sirop d'érable : falsification, moyens à prendre pour l'empêcher, (mot. Boyer), débat : M. Boyer, 1448 ; M. Paquet, 1456 ; l'hon. M. Templeman, 1459; l'hon. M. Brodeur, 1460; M. Sproule, 1462; M. Monk, 1464; l'hon. M. Fisher, 1465; M. Ganong, 1470; M. Walsh, 1471.
Skeffington, M., détective, renvoi, (int. Daniel) 189.
Sociétés coopératives et industrielles : bill (n° 144) y relatif, 1ère l., 1897.
Sondages au Nord-Ouest (voir "Forages", lettre "F").
Sorel : effondrement du quai, (mot. Blain pour doc.) 3025, 5499.
Souris : séchoir à poissons, construction, employés, etc., (int. McLean) 1424.

Spencer, Muriel Violet, bill (n° 208) pour lui faire droit, 2e l., 5893; comité et 3e l., 6232.
Stations agronomiques : station centrale, recettes et dépenses, (int. Taylor) 787; stations agronomiques au Canada, combien, où situées ? frais d'entretien, etc., (int. Martin) 1008 ; station agronomique centrale, dépenses, (int. Taylor) 2327 ; stations agronomiques, (sub.) ; 7594 ; nouvelles stations succursales, 7618 ; bulletins et rapports des stations agronomiques, 7618 ; (voir aussi ferme d'expérimentation, lettre " F ").
Statuts renfondus : publication, (int. Borden) 6863; refonte et traduction, (sub.) 7739, 7751.
Steamers, service, (sub.): steamers transatlantiques, établissement d'un service par le Gouvernement, (int. Armstrong) 204; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, (int. McLean) 442; données thermographiques prises à bord des steamers, (mot. Smith pour doc.) 443; lignes subventionnées, rapport de leurs opérations, (mot. Foster pour doc.) 586; ventilation des steamers, (int. Smith) 587; subventions aux compagnies de steamers, marchés à ce sujet, (mot. Smith pour doc.) 1799; marchés avec compagnies pour service entre le Canada et Mexique, (mot. Maclean pour doc.) 2099; subvention à la compagnie Acadia, (int. Taylor) 3331; (sub.): service entre l'Angleterre et le Canada, 7757; entre Saint-Jean et Digby, 7759, 7796; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7765; entre Victoria et San-Francisco, 7768; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7768; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 7768; entre le Canada et le Sud-Africain, 7769; entre Sydney et la baie Saint-Laurent, 7769; entre la baie Sainte-Catherine et Tadoussac, 7769; entre le Canada et le Mexique, 7769; entre Annapolis et Londres ou Hull (Ang.), 7770; entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland, 7770; entre Port-Essington et les îles de la Reine-Charlotte, 7770 ; entre Moncton et le comté de Cumberland, 7770; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 7771 ; entre le Canada et l'Australie, 7771 ; voyage du " Yoruba ", d e Montréal à la Havane, juin 1905, 7772; service entre la terre ferme et l'île Pelée, 7772 ; entre Québec et l'île d'Orléans, 7773; entre le Canada et Terre-Neuve, 7773 ; steamers de l'Etat (voir " Navires", lettre " N ").
Steamer " Arctic ", approvisionnement, dépenses, (int. Foster) 1014; (sub.) 3279 et suiv., 3435 et suiv. ; enquête sur voyage de l' " Arctic", motion Laurier, (int. Borden) 3075; (motion Laurier) 3713 ; amendement Borden, 3721; débat, 3713-21 et suiv.; amendement Borden mis aux voix et rejeté, 3762-63-64; motion Laurier mise aux voix et adoptée, 3764-65 ; nomination du comité d'enquête, (mot. Laurier) 4001; rapport du comité d'enquête, (mot. Maclean pour adop.) 6546, débat, 6546 et suiv.; amendement de M. Northrup, 6677, mis aux voix et rejeté, 6716; mot. de M. Maclean adoptée, 6717.
Steamer brise-glace additionnel, dans le Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 7774.
Steamer " Duchess of Bedford ", expédition dans l'océan Arctique, aide, (sub.) 7795.
Steamer " Grosse Isle ", crédit voté de nouveau, (sub.) 2766.
Steamer " Kestrel ", tonnage, emploi, coût, (int. Foster) 1021.
Steamer " King Edward ", capacité, ne figure pas dans la liste, parce que pas construit au Canada, (int. Maclean) 4903.
Steamer " Maisonneuve " : emploi, équipage, coût, dépenses, (int. Northrup) 1620.
Steamer " Neptune ", réparations, (sub.) 5013.
Steamer " Rembrandt ", charbonnier, perte, enquête à ce sujet, (int. Laurence) 1914.
Steamer " Seagull ", achat, (int. Bennett) 1005.
Stone, E. B., affermage de terres, (int. Maclean) 3836.
Stoney-Creek : salle militaire, toiture endommagée par le feu, (int. Smith) 339.
Subsides : (mot. Laurier pour comité) 128; résolutions adoptées, 682; projet de résolution Paterson pour somme de $161,000 à être accordée à titre de subsides, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, 682; adopté, 737; bill (n° 56) accordant subsides pour exercice finissant 30 juin 1906, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 737, 7318 et suiv.; 3e l., 7343.
Substances alimentaires : falsification, (sub.) 2684.
Subventions aux provinces : rajustement, conférence à ce sujet, (int. Parmelee) 201; correspondance à ce sujet, (mot. Parmelee pour doc.) 218.
Succession Harwood, à Vaudreuil, moyens de communication, construction d'un quai, obligations du Gouvernement à cet égard, (int. Boyer) 1139.
Summerside : brise-lames, scumissions, (int. Lefurgey) 1426; port, brise-lames, (sub.) 7125.
Sussex : champ de tir, coût, commis des travaux, gardien, revenu, (int. Fowler) 595; camp, construction de bâtiments, (sub.) 7383.
Sutherland, Charles, emploi, (int. Lake) 194, 470.
Sutherland, George M., emploi, (int. Boyce) 2328, 2770, 3326.
Sydney, N.-E., bill (n° 74) concernant le port de, 1ère l., 1002; 2e l., comité et 3e l., 2251; grève, dépenses, (int. Hughes) 1143; commission de pilotage de Sydney, C.-A., (mot. Boyce pour doc.) 1910.
Système métrique : achat d'étalons, (sub.) 2673 : série de conférences, (sub.) 2678.

TABAC : brut, en feuilles, importé, augmentation des droits, (int. Clements) 181; distribution de graines, demandes des planteurs du comté des Deux-Montagnes à cette fin, (int. Ethier) 603; timbres sur tabac canadien et importé, (sub.) 1611, 7724.
Tarif : commission du tarif, dépositions faites devant elle, impression, (int. Henderson) 208; tarif allemand, réception par le ministre des DouanesO, (int. Foster) 1249, 1307 ; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.), débat, 1927 et suiv.: M. Armstrong, 1927, 1998; M. Clements, 1936; l'honorable M. Fielding, 1937; M. R. L Borden, 1940, 1951; M. Sproule, 1941-44; M. Chisholm, 1949; l'honorable M. Paterson, 1954; M. Henderson, 1958; M. M. S. Schell, 1964; M. Derbyshire, 1967; M. Fowler, 1968; l'honorable M. Fisher, 1969; M. Bennett, 1981; M. A. J. Johnston, 1987; M. l'Orateur, (déc.) 1990-91; M. Taylor, 1994; M. Lennox, 1995; tarif douanier de l'Allemagne, (mot. Armstrong pour doc.) 3807, 5116; tarif douanier de 1897, bill (n° 175) le modifiant, 1ère l., 4133; 2e l. et comité, 5228; 3e l., 5229 ; comparaison entre

Terres fédérales—*Suite.*

le tarif américain et le tarif canadien quant aux produits agricoles, (observ. Clements), débat, 5015 et suiv.: M. Clements, 5015; M. T. Martin, 5024; M. Henderson, 5025; M. Clarke, 5026; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.) 7563; enquête au sujet du tarif, (sub.): frais, 7665; dépenses des ministres et des employés, 7665-7666.

Taschereau, sir Henri Elzéar, juge en chef de la cour suprême, démission et remplacement, (int. Monk) 2306.

Taxe de capitation, ($2), sur voyageurs se rendant aux Etats-Unis, (mot. Ingram pour doc.)211; (int. Ingram) 333.

Télégraphe : compagnie, bill (n° 61), (voir " Compagnie de télégraphe ", lettre " C ").

Télégraphes: comité, rapport, nomination d'un nouveau comité, (int. Macdonell) 1013; réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int. Blain) 1920 ; (sub.) 6962, 7218 ; île du Prince-Edouard et terre ferme, (sub.) 6959 ; Saint-Laurent inférieur et Provinces maritimes, (sub.) 6961 ; île du Cap-Breton, (sub.) 7208; bureau de télégraphe à Athabaska-Landing, (sub.) 7208; ligne télégraphique dans les Provinces maritimes, (sub.) 7216; ligne télégraphique, de la Descente des Femmes à la rivière du Sacré-Cœur, (sub.) 7217.

Télégraphie Marconi: service à travers l'Atlantique, (int. Maclean) 334; stations, installation et entretien, (int. Foster) 792; service à Belle-Ile, (sub.) 6961; établissement de deux stations, raccordement à la Grosse-Ile, (sub.) 7208; stations entre Cap-Race et Cap-Ray, (sub.) 7777.

Téléphones: séances du comité spécial, (int. Maclean) 130; législation, enquête, frais de témoins, (int. Ingram) 221, 332; législation à être soumise à la Chambre, (observ. Maclean) 359; (int. Maclean) 586; expropriation des lignes téléphoniques au Manitoba, (int. Roche) 3331, 6417; bill (n° 167) relatif au réseau téléphonique du gouv. de la prov. du Manitoba, 1ère l., 3399; (observ. Roche au sujet du progrès de ce bill) 4682; discussion sur la question des téléphones, (explication Aylesworth sur un fait personnel) 7573.

Téléphone Bell du Canada, bill (n° 81) concernant la compagnie du, 1ère l., 1034; 2e l., 1347; comité, 4051, 4303, (int. Lennox) 4358; comité, 4496, 6147 et suiv.; (motion Bureau pour 3e l., 6489; amendement Maclean, 6493, mis aux voix et rejeté, 6494; 3e l., 6495.

Terrains marécageux : classification, cession, inspection, (int. Staples) 463.

Terrebonne: quai, construction, (int. Léonard) 471; bureau de poste, recettes et dépenses, (int. Léonard) 2791.

Terre-Neuve et Antilles, réunion au Canada, (int. Martin) 345.

Terres fédérales: ventes dans l'Alberta et la Saskatchewan, (int. Foster) 200, 335; ventes dans ces deux provinces pour fins d'irrigation, (mot. Ames pour doc.) 215; transport de droits de propriété par compagnies de chemins de fer, (mot. Ames pour doc.) 215; concession par le Parlement à des compagnies de chemins de fer, (mot. Ames pour doc.) 216, (int. McCarthy) 2137; titres, y compris le nombre d'acres émis, octrois en commutation, etc., (mot. Ames pour doc.) 216, 1910, 2338; terres autres que des homesteads, ventes, (mot. McCarthy) 217; scrip

Tarif—*Suite.*

en argent racheté au moyen d'achat de terres fédérales, (mot. Roche pour doc.) 217; scrip en terres, émis avant ou depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 31 décembre 1905, et depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 31 décembre 1905, (mot. Roche pour doc.) 217, 218; affermage de terres boisées, (mot. Foster pour doc.) 219, 799; ventes de terres au Manitoba et au Nord-Ouest, (int. McCarthy) 334; vente ou affermage de terres boisées, (mot. Foster pour doc.) 357 ; terres ci-devant réservées pour coupe du bois et du foin, accordées comme homesteads, (mot. Lake pour doc.) 444; terres vendues par plus d'une demi section, de 1903 à 1905, (int. Sproule) 587; (mot. Sproule pour doc.) 800; terres concédées aux chemins de fer, obligation, pour les compagnies, d'en faire le choix, (int. Alcorn) 588 ; choix complété, (int. Roche) 795; obligation de compléter choix, (avis de motion Roche) 920 ; (mot. Roche) débat, 922 et suiv.; 1051 et suiv.; (mot. Roche mise aux voix et repoussée) 1115; terres de l'Alberta et de l'Athabaska, décret à ce sujet, (int. Lefurgey) 1426 ; (mot. Lefurgey pour doc.) 1799; vente de 250,000 acres à A. B. Davidson et ses associés, subséquemment " compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ", (mot. Alcorn pour doc.) 1622, 1624; " cassage " de 10,000 acres aux frais de l'Etat, (mot. Barker pour doc.) 1625, 1910; bureau des terres à Calgary, construction, dépenses, (int. McCarthy) 1733; demande d'achat de terres situées entre Calgary et Edmonton, de la part d'un syndicat, (int. McCarthy) 1733; terrains houillers, vendus ou autrement cédés, de 1896 à 1905, (mot. Foster pour doc.) 1798; demande d'achat par C. F. Caldwell, (mot. Reid pour doc.) 1798, 2607; achat de terres par compagnies, syndicats, etc., (int. Borden) 1919, 1925, 2769, 2963, 3152, 3358; vente de terres à M. Philip Parke, (int. Ames, 1921 ; vente de terre à M. Claudius Scotney, (int. Ames) 1922; ventes de terres au syndicat Walsh dans l'Alberta ou la Saskatchewan, (mot. McCarthy pour doc.) 1927; qui était commissaire des terres fédérales en 1902, 1903 et 1904 ? (int. Foster) 2332; choix de terres par le chemin de fer canadien du Nord, (int. Roche) 2795; titres de terres émis au Manitoba, dans l'Alberta et la Saskatchewan, (mot. Ames pour doc.) 3001; terres choisies par la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, titres délivrés, (mot. Roche pour doc.) 3025; administration des terres fédérales, (observ. Ames) débat: M. Ames, 3178; M. Sifton, 3199; M. Turriff, 3204 ; M. M. S. McCarthy, 3217 ; explication de M. M. S. McCarthy, au sujet d'un homestead acheté par l'hon. sénateur Ross, 3315 ; M. Devlin, 3226; M. Adamson, 3234; M. Lake, 3241, 3243; M. McIntyre, 3256; M. Sproule, 3261; M. Chisholm, 3262, 3265; M. McCraney, 3270; bill (n° 163) autorisant l'échange de certains terrains affectés au soutien des écoles, contre d'autres terres fédérales, 1ère l., 3314 ; 2e l., et comité, 4008; comité, 5321; 3e l., 5325; terres affectées à la colonisation, (mot. Foster pour doc.) 4050, 4133; ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int. Ames) 4068; avis de motion Borden pour nomination d'un comité d'enquête au sujet de l'admi-

Terres fédérales—*Suite.*
nistration et de la vente des terres fédérales, 4130; motion Borden, 4265 et suiv.; (débat): M. Borden, 4265; l'hon. M. Oliver, 4295-4305; M. Bristol, 4329; M. Bole, 4344; M. Lake, 4358; l'hon. M. Sifton, 4375, 4719; l'hon. M. Foster, 4432; M. Turriff, 4460-4471; M. Bennett, 4491-4508; M. Adamson, 4526; M. M. S. McCarthy, 4546; M. Crawford, 4683; M. Ames, 4708; M. Burrows, 4719; M. W. J. Roche, 4728; M. Guthrie, 4763; M. Sam. Hughes, 4785; sir Wilfrid Laurier, 4793; M. Osler, 4803; M. Bourassa, 4805; (motion Borden mise aux voix et rejetée) 4810-11-12; vente de terres de plus de 160 acres, depuis le 1er janvier 1905, (int. Lake) 5637; service extérieur, dépenses casuelles, appointements, etc., (sub.) 5751, ventes de terres dans la Colombie-Anglaise, (int. Ames) 5895; arpentages, plans, irrigation des terres fédérales, etc., (sub.) 6027; service extérieur, appointements, (sub.) 6084; dépenses casuelles et appointements, (sub.) 6088; terres boisées de l'ouest, protection, inspection, etc., (sub.) 6088; arpentage, (sub.) 6127.
Terres scolaires: combien vendues? (int. Ames) 197, 198.
Territoires du Nord-Ouest: administration: crédit supplémentaire pour les régistrateurs, (sub.) 5665; asiles d'aliénés, écoles, etc., (sub.) 6025; chemins et ponts de colonisation, (sub.) 7192.
Théâtres: droits sur annonces et affiches, (int. Macdonell) 5642.
Thessalon: bureau de poste, qui en est le directeur? (int. Blain) 2337; le loyer des tiroirs lui appartient-il ? date de son dernier rapport, (int. Boyce) 2798.
Thorndale: bureau de poste, où situé et par qui dirigé ? (int. Elson) 1023, (mot. Elson pour doc.) 1033.
Toronto: observatoire météorologique, déplacement, (int. Kemp) 130; travaux à l'entrée est du port, (mot. Macdonell pour doc.) 1032; prolongement du brise-lames, (mot. Macdonell pour doc.) 1032; vieux fort, transfert à la municipalité, (int. Macdonell) 1422; ville de Toronto, bill (n° 137) y relatif, 1ère l., 1801; 2e l., 2128; compagnie de la gare commune de Toronto, bill (n° 138) y relatif (voir "Compagnie," lettre "C,"); nouvel hôtel central des postes, (int. Macdonell) 5641; construction de casernes près de Toronto, (int. Macdonell) 5641; incendie de l'hôtel des postes, (observ. Macdonell) 2300; dragage, (int. Macdonell) 4913; douane, améliorations, (sub.) 6929; édifices fédéraux, (sub.) 6930; salle d'exercice, (sub.) 6931; édifice militaire, (sub.) 6931; hôtel des postes, nouvelle succursale, (sub.) 6931; port, entrée est, améliorations, (sub.) 7189; hôtel des postes, (sub.) 7235.
Townships: manuel indicateur, publication, (int. Ames) 601.
Transports: commission, (mot. Bennett pour doc.) 209; rapport de la commission, dépôt, (int. Borden) 220; impression et distribution, (int. Bennett) 443, 796, 1145, (mot. Bennett) 1736; dépôt et étude du rapport, (mot. Bennett) 2099 et suiv., débat: M. Bennett, 2099; M. Hall, 2114; (mot. Hall pour doc.) 3361 et suiv.; débat: M. Hall, 3361; M. Sam. Hughes, 3367; M. Watson, 3370; M. J. T. Schell, 3375; M. Devlin, 3392; frais de la commission, (sub.) 7217.
Travail: bill (n° 109) abrogeant la loi concernant la compilation et la publication de données statistiques, 1ère l., 1615; 2e l., et comité, 2220, 2221; 3e l., 2221; bureau canadien du Travail, à Londres, fausses informations fournies, (int. Smith) 3495; (mot. Macdonell pour adoption des vues exprimées par M. Smith) 4681; département, (sub.): frais de gestion, appointements et dépenses casuelles, 7653; impressions, papeterie, y compris "Gazette du Travail." etc., 7653; titres décernés à des employés, (int. Blain) 7654.
Travaux publics: dans le comté de Prince, I. P.-E., dépenses (int. Lefurgey) 2330; département, (sub.) arbitrages et sentences arbitrales, 6956; commis et autres employés, 6958; appointements et dépenses, 385, 392, démission de M. Taylor, sous-architecte en chef, 7218; paiements pour services de surcroît, (int. Foster) 796; travaux publics exécutés dans chaque province, (int. Armstrong) 3329; divers, (sub.) 7249.
Traverses de chemins de fer : achat au Nouveau-Brunswick, (int. Ames) 2334.
Treizième dragons écossais, démission du commandant Smart, (observ.) 5498.
Trois-Rivières : salle d'exercice militaire, construction, coût, (int. Worthington) 3332; édifice public, (sub.) 6922 ; ports, quais, dans les eaux estuaires, (sub.) 7174.
Tubes et tuyaux en fer, importés, droits, (int. Clements) 180.
Tyner's-Head : sifflet de brume, coût, (int. Stockton) 2333.

USURE : bill (n° 11) y relatif, (voir "Prêteurs d'argent," lettre P.)

VACANCES, 3.
Vancouver: station agronomique, établissement, (int. Herron) 594; essayerie, frais d'entretien, (sub.) 6094; édifice public, (sub.) 6948.
Vaughan, William Napoleon, bill (n° 180) pour lui faire droit, 1ère l., 4559 ; 2e l., 5071 ; comité et 3e l., 6189-90.
Vétérans canadiens, services rendus lors des incursions féniennes, récompense, (mot. Monk), débat, 633 et suiv.; (mot. Monk mise aux voix et repoussée) 670.
Viande : importée au Canada, (int. Sproule) 182 ; viande en conserves, importée au Canada, (int. Chisholm) 5127.
Victoria, C.-A., dragage et déblai de roches, etc., (sub.) 7191.
Volailles : stations d'engraissement, recettes et dépenses, (int. Taylor) 606.

WAGNER, Philip, emploi, (int. Foster) 209, (mot. Foster pour doc.) 356 ; avis de mot. Foster) 5314; mot. Fowler pour destitution) 5706 et suiv.; amendement, 5706, mis aux voix et rejeté, 5750.
Wagons : officiels ou réservés, achat depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 869 ; nombre et coût, (int. Wilmot) 1018 ; wagons pour le Gouverneur général, achat, (sub.) 7723.
Welton, Ont., directeur de la poste, (L. L. Galliher), destitution et remplacement, (int. Wilson) 865.
Westville, édifice public, (sub.) 6915.
White, hon. Peter, décès, éloge par sir W. Laurier, 2607, et par M. R. L. Borden, 2608.
Wiallard, René A., transfert et appointements, (sub.) 5013-14 ; 7774.
Wiley, Daniel, emploi, (int. Elson) 1020.

Williams, J. J., renvoi, (int. McLennan) 3000.
William's-Head, C.-A., quarantaine, employés, (int. Taylor) 5640.
Wilson's-Beach: brise-lames, construction, (int. Ganong) 594; coût, (int. Ganong) 787.
Wingham : édifice public, coût, (int. Gunn) 1621.
Winnipeg : grève des employés de tramways, (int. Bergeron) 1307 ; ouvriers plâtriers, salaires raisonnables, (int. Smith) 1423; imprimeurs anglais, plaintes, (int. Verville) 590, 1430; (mot. Verville pour doc.) 1033, 1431; magasins militaires, (sub.) 6932; nouveau bâtiment pour les immigrants, (sub.) 6932; quartier des sous-officiers, (sub.) 6932; nouvel hôtel des postes, (sub.) 6932 ; station postale au nord de la voie du Pacifique-Canadien, (sub.) 6940 ; ancien bâtiment pour les immigrants, (sub.) 7237.
" Woman's Art Association of Canada ", (voir " Association ", lettre " A ").
Wood Island, I. P.-E., brise-lames, réparations, (int. Martin) 343.
Woodstock, N.-B.: directeur de la poste, congé d'absence, (int. Ganong) 1429, nomination de M. C. L. Smith, (int. Ganong) 1617; perception des douanes, (int. Ganong) 3331 ; salle militaire, etc., (sub.) 6915.
Wright, Frederick William, bill (n° 193) tendant à lui faire droit, 1ère l., 5206 ; 2e l., 5360; comité et 3e l., 6189.
Wurtz, Henry, junior, bill (n° 106) concernant demandes de brevets, 1ère l., 1517; 2e l., comité et 3e l., 2266.

YOUNG, hon. John, érection d'un monument à Montréal, bill (n° 55) permettant aux commissaires du port d'y contribuer, 1ère l., 680; 2e l., comité et 3e l., 2251.
Yukon : Juges, frais de déplacement, allocations de subsistance, (sub.) 507 ;
Douanes : dépenses, (sub.) 534 ;
Yukon—*Suite.*
Pluie artificielle, (observ. Foster), débat, 578 et suiv.; marché à ce sujet, décret, (mot. Foster pour doc.) 869, 1044, 2142; les essais de M. Hatfield pour produire pluie artificielle n'ont pas réussi, (observ. Foster) 7387 ;
Indiens : fonds de secours et soins médicaux, 1253 ; éducation, 1275 ; nombre, écoles, agents, réserves, etc., (int. Armstrong) 2335, (mot. Armstrong pour doc.) 3023 ;
Ordonnances du conseil, (mot. Ingram pour doc.) 1393 ;
Concessions minières : intervention de M. Belcourt, (observ. Foster), débat, 1564 et suiv.; concession à Ray et Bronson, date, conditions, etc., (int. Foster) 1801, annulation, (int. Borden) 1911, (observ. Borden), débat, 6726 et suiv.;
Télégraphes: réseau du Yukon, coût, recettes et dépenses, (int. Blain) 1920; (sub.) 6962, 7218 ;
Or, extrait de 1897 à 1905, valeur, (int. Blain) 2091; droit régalien, perception, inégalité, (observ. Borden) 7856 ;
Yukon : bill (n° 153) modifiant les lois minières y applicables, 1ère l., 2513 ; 2e l. et comité, 3500; comité, 4915; 3e l., 4918; amendements du Sénat, 7020, adoptés, 7021.
Conseil électif, création, (int. Borden) 2959.
Or : droit régalien, combien perçu ? (int. Sproule) 5126.
Besoins administratifs, (observ. Thompson), débat, 5229: M. Thompson, 5229; l'hon. M. Oliver, 5236; M. R. L. Borden, 5238.
Yukon, (sub.) : administration, 6053 ; au conseil local pour entretien et réparation des chemins, 6082; enquête au sujet du bois, rapport, (int. Foster) 6993; frais de séjour des magistrats, (sub.) 7730 ; concessions forestières, (mot. Foster pour doc.) 7857.